Jetzt 116 Seiten Umfang!

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 1
Januar 2018
67. Jahrgang

Deutschland 5,50 €
Österreich 6,40 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 6,50 €
NL 6,50 €
Dänemark 62,00 DKK

4 191341 105502 01
B13411

MEB-Testreport:
- *VT 98 von Piko*
- *Regioshuttle von Kühn*
- *E 11 von Arnold*

Werkstatt:
- *LGB-IV K wird gesupert*
- *Bahnhof Deinste von Auhagen*

Bunter Reigen
Einheits-E-Loks bei Privatbahnen

Vom Bahnhof zum Festspielhaus
Erinnerungen an Baden-Baden



Kultlok aus Sachsen
125 Jahre IV K





FLEISCHMANN

Neukonstruktion

H0

140 Tonnen Stahl!

Die Stangenellok BR E 52



Zu den urigsten Elektrolokomotiven nicht nur auf deutschen Gleisen zählen Stangenelloks, deren ältere Versionen in technischen Details stark an das Dampfzeitalter erinnern. Die Maschinen wurden in allen Bereichen des Bahnverkehrs eingesetzt.

Da die Triebwerke einen ähnlich hohen Inspektionsbedarf wie die der Dampflokomotiven erforderten, waren ihre Tage nach dem Erscheinen der ersten Elektrolokomotiven mit Drehgestellen ohne zusätzliche Laufachsen und Einzelachsantrieb gezählt. Trotzdem stand die Baureihe E 52 aufgrund ihrer sprichwörtlichen Zuverlässigkeit etwa fünf Jahrzehnte im Dienst der deutschen Eisenbahnen.

Die Lokomotive gehörte mit 140 Tonnen zu den schwersten jemals in Deutschland gebauten Elektrolokomotiven. Sie leistete 2.200 kW und hatte eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h.

- Viele separat gesteckte Teile
- Funktionsfähige Nachbildung der Blindwelle
- Feinste Speichenräder aus Metall
- Bremsklötze exakt auf Radlaufebene
- Ansteckbarer Schaltpilz
- Rastbare Aufstiegsleitern in korrekter Länge. Sie gewährleisten den Betrieb auf unterschiedlichen Modellbahnradien

435271 / 395271:

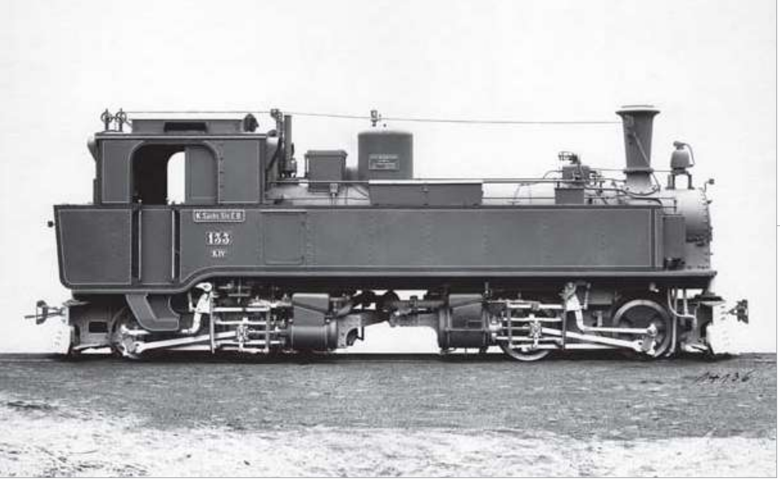
- Separat schaltbare Führerstandbeleuchtung
- Sound von „LEO soundlab“

Elektrolokomotive BR E 52 der DB, Epoche III:

Art. Nr.: 435201 | = | € 279,00

Art. Nr.: 435271 | = | 🔈 | € 359,00

Art. Nr.: 395271 | ~ | 🔈 | € 359,00



14 Dauerläuferin

Die Entscheidung der DR, aus der Not eine Tugend zu machen und die IV K in den 1960er-Jahren einfach nachzubauen, verlängerte die Karriere der beliebten Gattung um Jahrzehnte.



Titel: IV K Nr. 145 am 12. Februar 2012 im Bf. Kurort Oybin
Foto: Dieter Weise

TITELTHEMA

VORBILD

DREHSCHEIBE

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

LOKOMOTIVE

MODELL

WERKSTATT

TEST

PROBEFAHRT

SZENE

AUSSERDEM



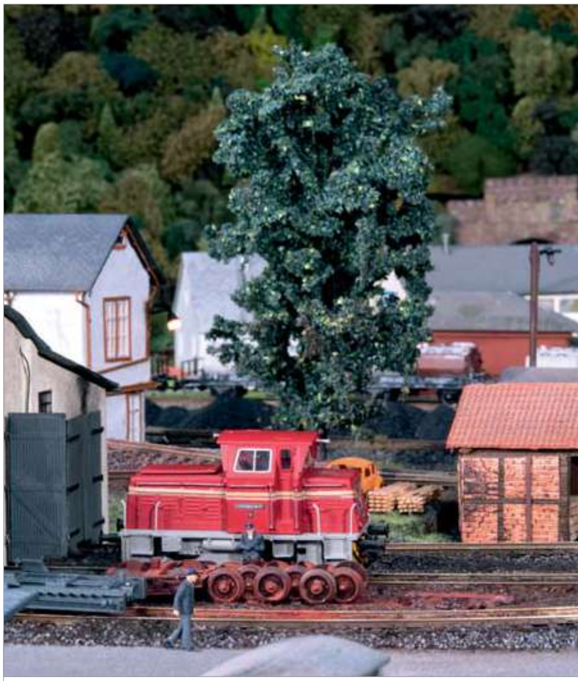
50 Längst noch kein Alteisen

Die bewährten Einheits-E-Loks 110, 139 und 140 sind noch häufig anzutreffen.



70 Jörgs Warteraum

Jörg Chocholaty arbeitete bis nach Redaktionsschluss an seinem Modell.



96 Zwischen Lahn und Westerwald

1960 stillgelegt, lebt die Kerkerbachbahn dank Achim Mannes in H0/H0m weiter.



FOTO: MARKUS BEHRLA

Auf dem Weg nach Halberstadt hat 95 027 fünf Kalkkübelwagen am Haken und zeigt sich im schönsten Licht.

PLANDAMPF I

Abenteuer mit der Bergkönigin

☐ Nicht einmal das Sturmtief „Herwart" konnte 95 027 am 29. Oktober 2017 stoppen. Die Lok erfreute eine Gruppe Eisenbahnfreunde vor Foto- und Plangüterzügen rund um Blankenburg. Dennoch geriet der Fahrplan sturmbedingt nach der ersten Fahrt von Blankenburg nach Halberstadt und zurück durcheinander. Die Oberleitung auf der Rübelandbahn wurde in Mitleidenschaft gezogen, und die HVLE musste 285 102 als Reservelok auf die Strecke nach Rübeland schicken. Denn viele Abnehmer des Kalks aus Rübeland werden Just-in-Time beliefert und sind dringend auf einen reibungslosen Zugverkehr angewiesen. Bedingt durch die geringere Anhängelast und die damit mehrfachen Fahrten der Diesellok, fiel der Fotozug der 95 auf der Steilstrecke aus und so konnte die Dampflok ihre Leistungsfähigkeit vor den Planzügen 50903 und 50904 unter Beweis stellen. Während auf der Fahrt nach Rübeland fünf Kalkkübel zusammen mit der Diesellok den Berg hinauf gewuchtet wurden, geriet die Rückfahrt in der Steigung vor Hüttenrode mit 13 beladenen Tads mit einem reinen Wagengewicht von 1014 Tonnen zu einem wahren Spektakel. Im Anschluss an diese Runde kehrten die beiden planmäßigen HVLE-185 zurück auf die Strecke und lösten langsam den Stau an Güterzügen auf. Für die Fotografen posierte 95 027, der Star des Tages, im Anschluss noch bei einem Nachtfotoshooting bei der „Traditionsgemeinschaft 50 3708 e.V." in Blankenburg.

Mit 13 beladenen Tads-Waggons und einem Zuggewicht von über 1000 Tonnen konnte die Bergkönigin zeigen, was in ihr steckt.



FOTO: MARKUS BEHRLA



FOTO: ROLF METZELER

Am 10. November 2017 zeigten sich die ersten Talent-2-Triebzüge im neuen Landesdesign im Stuttgarter Hauptbahnhof.

BADEN-WÜRTTEMBERG

Es „Bwegt“ sich was

☐ Kreativ, aber nicht für ein Diktat geeignet ist der Name der neuen Dachmarke „Bwegt“ für den Nahverkehr in Baden-Württemberg. Nach 18 Jahren hat der „Drei-Löwen-Takt“ bei der landeseigenen Nahverkehrsgesellschaft ausgedient. Am 19. Oktober 2017 präsentierte der Landesverkehrsminister Winfried Hermann den Schriftzug auf einem im neuen schwarz-gelben Design gehaltenen Nahverkehrszug. Das neue Logo sei „verständlich, einprägsam, stilgebend, wiedererkennbar“ – und es hat einen Staufer-Löwen an seiner Seite. „Wir wollen damit symbolisieren, dass Baden-Württemberg die Leute bewegen wird. Das Land kommt in Bewegung“, sagte Minister Hermann bei der Präsentation. Die grün-schwarze Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des ÖPNV in den nächsten Jahren massiv zu steigern. Bis 2023 sollen das neue Design und das neue Motto vollumfänglich eingeführt sein. Die ersten „Bwegt – Mobilität für Baden-Württemberg“-Züge zeigen sich auf der Murr- und der Gäubahn. Kritik kam im Vorfeld aus den badischen Landesteilen. Dort bemängelte man einen fehlenden Bezug zu den badischen Landesfarben, die weder im Schriftzug noch im neuen Staufer-Löwen enthalten seien.



FOTO: DIRK BREMEN

■ *Klimakonferenz I: Für die im November stattfindende UN-Weltklimakonferenz in Bonn verkehrte am 4. November 2017 ein Regierungssonderzug mit Mitarbeitern des Bundesministeriums für Umwelt und weiteren Regierungsvertretern von Berlin nach Bonn. Es fuhr ein mit einer passenden Werbefolie versehener ICE 2 (402 012) zum neuen Bonner Haltepunkt UN-Campus Bonn.*

DIALOGBEREIT IN DER STILLEN ZEIT



Stefan Alkofer

Manchmal löst meine Meinung an dieser Stelle tatsächlich ein kleines Echo aus. Wie jüngst, als ich begrüßte, dass Roco/Fleischmann erstmals bei den Göppinger Modellbahntagen, der Märklin-Hausmesse, ausstellte.
Der neue Umgangston unter den Herstellern, den ich lobte, löste bei manchen unter Ihnen Skepsis aus. Zum Glück erhielt ich auch unterstützende Zuschriften, so dass ich nicht völlig allein war mit meiner Meinung.

Zu manchen Dingen kann man geteilter Ansicht sein. Wichtig ist die Debatte.

Ich wünsche mir mehr Diskussionen und möchte Sie auffordern, Ihren MODELLEISENBAHNER als Plattform für den Meinungsaustausch zu nutzen – gerne kontrovers, jedoch immer mit Respekt.

Jetzt, wenn dieses Heft in ihren Briefkästen steckt oder in den einschlägigen Zeitschriftenläden und Modellbahngeschäften ausliegt, sind die Weihnachtsfeiertage nicht mehr weit.

Im Namen der Redaktion und der VG-Bahn wünsche ich Ihnen ruhige, besinnliche und erholsame Feiertage sowie einen guten Rutsch ins neue Jahr!

Nutzen Sie die stillen Tage für sich, Ihre Familien und die Modellbahn. Und falls noch ein paar Minuten übrig sind, dann schreiben Sie mir ein paar Zeilen und eröffnen Sie neue Debatten in Ihrem MEB.

Es würde mich freuen.



FOTO: KARSTEN FUCHS

Die drei leeren Holzwagen des Güterzugs, den der Rennsteighirsch am späten Nachmittag von Schleusingen zur Holzverladung nach Ilmenau bespannte, gehörten gar nicht zur eigentlichen Veranstaltung. Ab dem Bf Rennsteig wurde zudem noch ein Wasserwagen mitgenommen.

PLANDAMPF II

Rund um den Rennsteig

☐ Bei der diesjährigen Plandampfveranstaltung „Ein Kessel Buntes" (organisiert von der IGE Werrabahn Eisenach e.V.) vom 26. bis 28. Oktober 2017 wurde der Fokus auch auf zwei Strecken durch den Thüringer Wald gelegt. Am ersten Tag verkehrten 41 1144, 52 1360 und 52 8079 mit nachgestellten Personen- und Güterzügen zwischen Neudietendorf und Meiningen. Als Abwechslung zu den Plandampf-Veranstaltungen der vergangenen Jahre sollte am letzten Tag 94 1538 mit einem Personenzug aus Bghw-Wagen die Rennsteigbahn von Themar zum Bf Rennsteig befahren. Dazu beförderte am Vormittag die 41 1144 den Zug von Eisenach nach Themar, wo die 94 den Zug mit fünf Wagen nach Schleusingen übernahm. Nach dem Abhängen zweier Wagen wurde die Fahrt zum Rennsteig fortgesetzt.

■ Ende Oktober musste die S-Bahn-Linie 6 (Essen – Düsseldorf – Köln) aufgrund von Bergbauschäden nahe des Haltepunkts Essen-Hügel gesperrt werden. Im Ruhrgebiet kam es schon häufiger zu Störungen des Bahnverkehrs wegen Bergschäden, da gerade nahe der Ruhr der Kohlebergbau auch oberflächennah stattfand. Vor einigen Jahren bereitete ein alter Bergbauschacht an der West-Ausfahrt des Essener Hauptbahnhofs erhebliche Probleme. Im Jahr 2000 sorgte das „Höntroper Loch" am Rande der S-Bahn-Linie 1 für bundesweite Schlagzeilen.



FOTO: MARCUS HENSCHEL

ZWISCHENHALT

■ **Der Hamburg-Köln-Express (HKX)** geht ab Dezember nach mehrmonatiger Pause wieder an den Start. Möglich wurde dies durch eine Kooperation mit dem Fernbus-Betreiber Flixbus, der als neuer Vertriebspartner alle HKX-Leistungen in sein eigenes Ticketsystem integriert hat.

■ **Die RDC-Autozug-Sylt-GmbH** bestellte für ihren Autozug-Shuttle zwischen Niebüll und Westerland/Sylt bei Siemens zwei Dieselloks des Typs Vectron DE. Eine erste Maschine wurde im November geliefert und soll zum Jahreswechsel planmäßig zum Einsatz kommen. Eine zweite Lok folgt 2018.

■ **Der Schweizer Bundesrat** hat beschlossen, bis 2035 insgesamt 11,5 Milliarden Schweizer Franken in den Ausbau des Bahnnetzes zu investieren. Neben zahlreichen Verbesserungen in der Infrastruktur sind auch weitere Kapazitätssteigerungen vorgesehen. Einige Fernverkehrszüge sollen künftig im Viertelstundentakt verkehren.

■ **Bombardier** liefert ab 2018 insgesamt 125 Lokomotiven der Traxx-3-Familie an die Güterverkehrssparte der italienischen FS (Mercitalia Rail) sowie an deren Tochtergesellschaft TX Logistik. Damit ist die Existenz des bedrohten Bombardier-Werks in Vado Ligure für drei weitere Jahre gesichert.



FOTO: AVG

Kurz vor der Abfahrt nach Bonn (v. l.): Wolfgang Arnold (Vorsitzender der VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg), Dr. Alexander Pischon (Vorsitzender der Geschäftsführung AVG), Ascan Egerer (technischer Geschäftsführer AVG), Dr. Frank Mentrup (Oberbürgermeister Stadt Karlsruhe), Winfried Hermann (Minister für Verkehr und Infrastruktur Land Baden-Württemberg) und Dr. Dieter Ludwig (ehemaliger Geschäftsführer AVG und Begründer des „Karlsruher Modells").

KLIMAKONFERENZ II

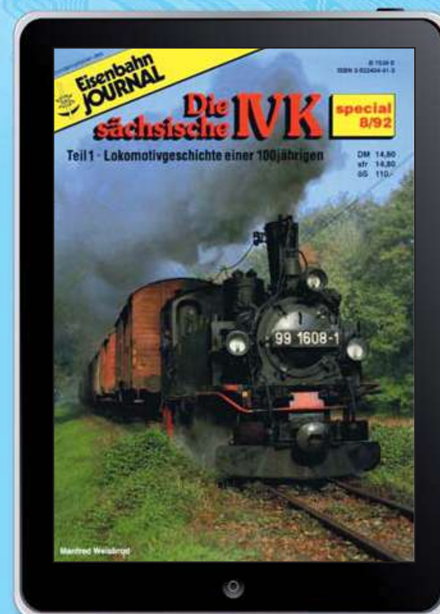
Mit der AVG nach Bonn

☐ Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) hat sich in enger Zusammenarbeit mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und rund 100 geladenen Gästen am 5. November 2017 (Abfahrt 11.05 Uhr) vom Karlsruher Hauptbahnhof aus mit einer Zweisystem-Stadtbahn in Richtung Bonn auf den Weg gemacht. Der VDV und die AVG wollen im Rahmen der fünften Auflage des „Deutschlandtags des Nahverkehrs" auf die zahlreichen Vorzüge des in Karlsruhe erfundenen „TramTrain"-Modells sowie die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die Mobilität im Land aufmerksam machen. Die Sonderfahrt der AVG fand im Jubiläumsjahr des „Karlsruher Modells" statt. Dieses wurde am 25. September 1992 durch die Inbetriebnahme der weltweit ersten Zweisystem-Stadtbahnstrecke zwischen Karlsruhe und Bretten aus der Taufe gehoben und hat in den vergangenen 25 Jahren weltweit zahlreiche Nachahmer gefunden.



FOTO: GABRIEL HABERMANN

■ *Lok 83 der Pinzgauer Lokalbahn als Schwertransport, unterwegs auf der Autobahn von Salzburg in Richtung München. Am 25. September 2017 war die Lok bei Piesendorf mit einem Lkw zusammengestoßen, wobei sie schwere Schäden erlitten hatte. Am 2. November 2017 (Foto bei Otterfing auf der A 8) befand sie sich deshalb auf dem Weg zu ihrem Hersteller Gmeinder.*



FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: SVEN MOLLE

☐ **Am 26. Oktober 2017 erfolgte nach der Aufarbeitung im Dampflokwerk Meiningen die erste Probefahrt der Schweizer E-Lok Ce 6/8 III 14305 auf der Strecke zwischen Eisenach und Neudietendorf. Als Vorspannlok diente dabei 202 563 des Dampflokwerks Meiningen. Die 14305 wurde 1925 in der Schweizerischen Lokomotiv- & Maschinenfabrik Winterthur (SLM) gebaut. Wir wollen von Ihnen wissen, wie diese Lokomotive für gewöhnlich bezeichnet wird?**

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Januar 2018 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Novemberheft lautete: „T 13“. Gewonnen haben: Müller, Günter, 31303 Burgdorf; Schütte, Werner, 32427 Minden; Günzel, Dietmar, 50226 Frechen; Schierreich, Thomas, 34613 Schwalmstadt; Jakob, Bernd, 07926 Gefell; Fenzel, Friedel, 67069 Ludwigshafen; Kugel, Manfred, 01169 Dresden; Neuber, Anke, 06110 Halle; Lühne, Heinz, 10407 Berlin; Lehmann, Johannes, 01109 Dresden; Haberlick, Michael, 65550 Limburg; Ritterbusch, Jürgen, 50354 Hürth; Wartig, Michael, 07743 Jena; Bergmann, Fred, 99706 Sondershausen; Eichhorn, Gerhard, 40629 Düsseldorf; John, Torsten, 17098 Friedland; Reichenbach, Heinz, 01127 Dresden; Köhler, Thomas, 15711 Königs-Wusterhausen; Presoli, Dieter, 67065 Ludwigshafen; Kohnle, Matthias, 89143 Blaubeuren.

MUSEUMSBAHN

Rückkehrerin

☐ Am 7. November 2017 wurde eine ehemalige Kriegs-Diesellokomotive des Whitcomb-Typs 65-DE-10A im Hafen von Antwerpen aus dem Frachter MS Floragracht gehievt und per Straßentieflader zur niederländischen Museumsbahn „Stoomtrein Goes-Borsele“ überführt. Die 63 Tonnen schwere dieselelektrische Lok gleicht den 19 Maschinen, welche nach dem Zweiten Weltkrieg als Baureihe 2000 bei den Nederlandse Spoorwegen (NS) im Einsatz waren. Diese Loks wurden bis 1960 abgestellt und verschrottet. Bei der Firma Lehigh Cement in Mason City, im amerikanischen Bundesstaat Iowa befand sich jedoch noch eine Schwestermaschine, die zwar seit zehn Jahren abgestellt war, sich aber noch in relativ gutem Zustand befand. Außer den Drehgestellen und Motoren zeigte sie sich noch im Originalzustand. Die Zementwerke erklärten sich bereit, die Lok einschließlich Ersatzteilen kostenlos abzugeben. Nach einem Straßentransport wurde die ehemalige USA-TC 7989 aus dem Jahr 1943 am 19. Oktober 2017 in Milwaukee aufs Schiff verladen.



FOTO: REIN KORTHOF

Die erheblichen Transportkosten konnten teils durch Sponsoring und teils durch Crowdfunding aufgebracht werden. Bei der Stoomtrein Goes-Borsele will man die Lok wieder in den Zustand bringen, in dem sie im Zweiten Weltkrieg nach Europa kam. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2020 geplant.



FOTO: ALEXANDER HERTEL

■ ***Regelmäßig ist 1142.654 der Schienenverkehrsgesellschaft (SVG) auch vor Fußball-Sonderzügen anzutreffen. Dies war auch am 21. Oktober 2017 der Fall, als die Lok mit einem Sonderzug von Stuttgart nach Leipzig gerade Kahla passierte.***



FOTO: ALEXANDER BAUER

Mit fast dreistündiger Verspätung zieht 212 242 der SVG am 26. Oktober 2017 gegen Mittag die ersten fünf beladenen Holzwagen des Tages aus Waldkirchen durch den ehemaligen Haltepunkt Neuhausmühle. Noch drei weitere Fahrten werden an diesem Tag folgen müssen.

ILTZTALBAHN (PASSAU – FREYUNG)

Sturmholz auf der Iltztalbahn

☐ Nachdem im August 2017 schwere Unwetter Teile des Bayerischen Waldes verwüstet hatten, mussten kurzfristig große Mengen an Sturmholz aus diesen Gebieten zügig abgefahren werden. So kam die inzwischen von der gleichnamigen GmbH betriebene Iltztalbahn zu einem unverhofften Güterverkehrs-Revival, als man sich der vor einigen Jahren durch Privatinitiative für den Ausflugsverkehr wieder auferstandenen Strecke von Passau nach Freyung erinnerte. Im Bahnhof Waldkirchen gibt es eine große Ladestraße und viele Nebengleise, die für Güterverkehrsaufgaben ideal geeignet sind. So diente diese herrliche Strecke durch eine der schönsten Regionen des Bayerwaldes erstmals nach über 25 Jahren endlich wieder dem Zweck, für den sie ursprünglich einmal gebaut worden war. Die seit langem angestrebte Wiederbelebung des Güter- und Holzverkehrs, für welche die ehrenamtlich geführte Iltztalbahn GmbH eigens einige Brücken ertüchtigen musste, scheiterte bislang an zahlreichen Ressentiments seitens der Bayerischen Staatsforsten. Nun soll der wiederaufgenommene Holztransport mit der Verladung in Waldkirchen zunächst bis weit ins Jahr 2018 beibehalten werden.

■ *Mit der Auslieferung von 193 558 und 193 559 erhielt Alphatrains (ATLU) die vorerst letzten Loks des Typs Siemens Vectron. Die beiden Maschinen wurden vom EVU „TX Logistik" (TXL) angemietet. Jede Lok trägt eine äuffällige TXL-Werbung. Das Bild zeigt ATLU/TXL-193 558 am 23. Oktober 2017 beim Rangieren im Essener Hauptbahnhof. Der Vectron trägt eine Werbung für umweltfreundliche Verbindungen und macht mit dem großen Aufdruck als „Natural Talent" auf sich aufmerksam.*



FOTO: TOBIAS RÜTHER



FOTO: CD

Um auf die Ziele von „Movember" aufmerksam zu machen, verzierte die ČD ihren Pendolino 682 005 mit einem Bart.

SPENDENKAMPAGNE

ČD unterstützt „Movember"

☐ Die ČD unterstützt die Wohltätigkeitsveranstaltung „Movember" auch in diesem Jahr mit zahlreichen Aktionen. Movember ist ein Kunstwort aus den Worten Moustache (Schnauzbart) und November. Dabei sind Männer auf der ganzen Welt aufgerufen, sich im Monat November einen Schnauzbart wachsen zu lassen. Damit will man Aufmerksamkeit wecken für eine Spendenkampagne zugunsten der Erforschung und Vorbeugung gegen Prostatakrebs und andere Gesundheitsprobleme von Männern. Die Initiatoren richten sich insbesondere an Männer im Alter zwischen 40 und 70 Jahren, die als besonders gefährdete Gruppe gelten. Für die Verantwortlichen bei der ČD ist es Ehrensache, sich für den guten Zweck zu engagieren, schließlich arbeiten bei der ČD, genauso wie bei vielen anderen Eisenbahnunternehmen, vornehmlich Männer im gefährdeten Alter, erklärte Jirí Koláj, Direktor der tschechischen Eisenbahnbehörde.



FOTO: MAIK KOPKE

■ *Am 30. Oktober 2017 war Barbara Pirch mit ihrer 194 158 unterwegs. Sie beförderte im Auftrag der EGP einen vollen Kesselwagenzug von Ingolstadt Hbf nach Stuttgart Hafen. Kurz hinter dem Bahnhof Oppenweiler wurde der Zug wunderbar von der warmen Herbstsonne angeleuchtet. Am Folgetag fuhr die E 94 diesen Zug leer wieder zurück nach Ingolstadt Hbf.*



NEUER LOKTYP

Gmeinder macht in Hybrid

□ In Mosbach/Baden bei der Firma Gmeinder Lokomotiven GmbH ergab sich am 24. Oktober 2017 die Gelegenheit, die völlig neue Hybridlokomotive des Typs DE 75 BB Hybrid (Fabriknummer 5776/2017) erstmals abzulichten. Die Maschine soll demnächst für ihren Erstkunden zur Auslieferung kommen. Eine zweite DE 75 BB mit der Fabriknummer 5777/2017 befindet sich aktuell in der Endmontage für denselben Kunden. Jedoch ist diese Lok als sogenannte Dual-Engine-Lokomotive (mit zwei Motoren ausgerüstet) konzipiert. Die Hybrid-Lokomotive verfügt dagegen neben dem Dieselmotor auf der einen Vorbauseite über einen Lithium-Ionen-Batteriesatz für den elektrischen Hybridbetrieb. Bemerkenswert für eine vierachsige Lokomotive ist der sehr kurze Drehzapfenabstand zwischen den beiden Drehgestellen.



FOTO: STEPHAN KARKOWSKI

Klassisches Design mit Mittelführerhaus und zwei langen Vorbauten: Es sind die inneren Werte, welche die DE 75 BB auszeichnen.

ZEITREISE

Rad-Trasse



FOTO: DIETMAR BECKMANN

1975

Mitte der 70er-Jahre war 051 233 Lz auf dem Weg von Duisburg Richtung Essen-Nord unterwegs. Ihr begegnete auf dem Mülheimer Stadtviadukt ein gemischter Güterzug.



FOTO: MARCUS HENSCHEL

2017

Von der Eisenbahn ist heute nichts mehr zu sehen. In Zukunft sollen beschleunigte Gummi- statt Eisenräder umweltfreundlich über die Trasse rollen.

■ Im Ruhrgebiet zwischen Duisburg und Hamm entsteht derzeit Deutschlands erster Radschnellweg. Im Abschnitt zwischen Duisburg und Bochum-Präsident dient dazu die Trasse der ehemaligen Rheinischen Bahn. Die Trasse war ein Teil der Bahnstrecke von Osterath (heute Meerbusch) nach Dortmund Süd, die von der Rheinischen Bahngesellschaft in mehreren Abschnitten zwischen 1866 und 1874 errichtet wurde. Da es zur Eröffnung der Bahnstrecke noch keine Brücke über den Rhein gab, mussten die Wagen zwischen Rheinhausen und Hochfeld trajektiert werden. Während einige Abschnitte der Strecke weiterhin als Teilstücke von Hauptlinien oder noch als Anschlussbahn dienen, wurde der Streckenabschnitt zwischen Mülheim-Spelldorf und Bochum-Präsident zur Jahrtausendwende stillgelegt. Auf dem Streckenabschnitt sollte der Metrorapid (Transrapid-Bahn-Projekt fürs Ruhrgebiet) verkehren. Daraus wurde nichts. Unter der rot-grünen Landesregierung kam die Idee auf, dass man auf der Trasse einen leistungsfähigen Radschnellweg nach niederländischem Vorbild anlegen könnte. In Teilen ist der Weg realisiert, so dass man zwischen Essen und Mülheim zur Rush-Hour, wenn die A 40 chronisch verstopft ist, parallel auf dem neuen Radweg mit dem Fahrrad schneller unterwegs ist. Im Innenstadtbereich Mülheims verlief die Bahnstrecke auf einem Viadukt. Dieser Bereich wurde vor einigen Jahren für den Radverkehr freigegeben. Derzeit arbeitet man an der Sanierung der Ruhrbrücke. Infos unter: http://www.rs1.ruhr/

BAUTZENER 52 8056

Umzug geglückt

☐ Der Bautzener Bahnhof soll zu einem Behördenzentrum umgebaut werden. Im Weg war die Denkmallok 52 8056, die seit 1988 an der Stelle stand. Diese Lok sollte damals verkauft beziehungsweise verschrottet werden. Findige Eisenbahner entführten die 52 auf einen Denkmalsockel und entzogen sie somit Plänen der damaligen DR. Eigentümer der 52 ist heute die DB AG. Als Denkmallok stand die Maschine unter dem Schutz der Denkmalbehörde. Die Stadt Bautzen wollte jetzt nur noch, dass die Lok wegkommt. Niemand wollte sich um sie kümmern – es war sogar vom Verschrotten die Rede. Doch Eisenbahnfreunde meinten, alles, nur das nicht, und wurden aktiv. Heiner Schleppers fing an, Geld für die Verlegung zu sammeln. Es kamen von Bürgern und Unternehmen zirka 35 000 Euro zusammen. Sachspenden von Betrieben wie dem Bautzener Gleisbau oder der Baufirma Hentschke Bau ließen diese Summe auf über 50 000 Euro ansteigen. Es gab 250 Einzelspender. Als die Lok schließlich verladen worden war, die Polizei den Schwerlasttransport genehmigte und absicherte, waren beim Transport über 1000 Bautzener zugegen. Es war beinahe wie ein Festumzug. Höhepunkt war die Überquerung einer Brücke, die lediglich eine Zulassung für nur 90 Tonnen besitzt. Mit großem Interesse wurde das Projekt von Fernsehen, Funk und Zeitung begleitet. Nun wird am neuen Standort eine Überdachung vorbereitet und die 52 von ehemaligen Lokführern sowie Mitgliedern der Ostsächsischen Eisenbahnfreunde renoviert.



FOTO: HEINER SCHLEPPERS

52 8056 ist nun schon zum zweiten Mal der Schrottpresse entgangen. In Zukunft wird sie gut beschützt und überdacht zu besichtigen sein.



FOTO: THOMAS KUNHÄUSER

■ *Im Rahmen des Gasteinsatzes von 35 1097 fanden unter der Regie der Eisenbahnfreunde Zollernbahn am 21. Oktober 2017 Sonderfahrten statt. Dabei waren 01 1519 und 35 1097 gemeinsam 440 Kilometer durch Südwestdeutschland unterwegs. Die Fahrt begann morgens in Stuttgart Hbf und führte über die Geislinger Steige sowie die Südbahn nach Ravensburg. Anschließend ging es über die Bodenseegürtelbahn nach Radolfzell und von dort über Singen und die Gäubahn wieder zurück nach Stuttgart.*

Der sächsischen „Viere Ka“ zum Jubiläum

Die Gelenkmaschinen der sächsischen Gattung IV K gehören zu den bekanntesten deutschen Schmalspurlokomotiven. Vor gut 125 Jahren trat das erste Exemplar seinen Dienst an. Einige Loks einer ab 1962 heimlich nachgebauten Serie fahren bis heute.

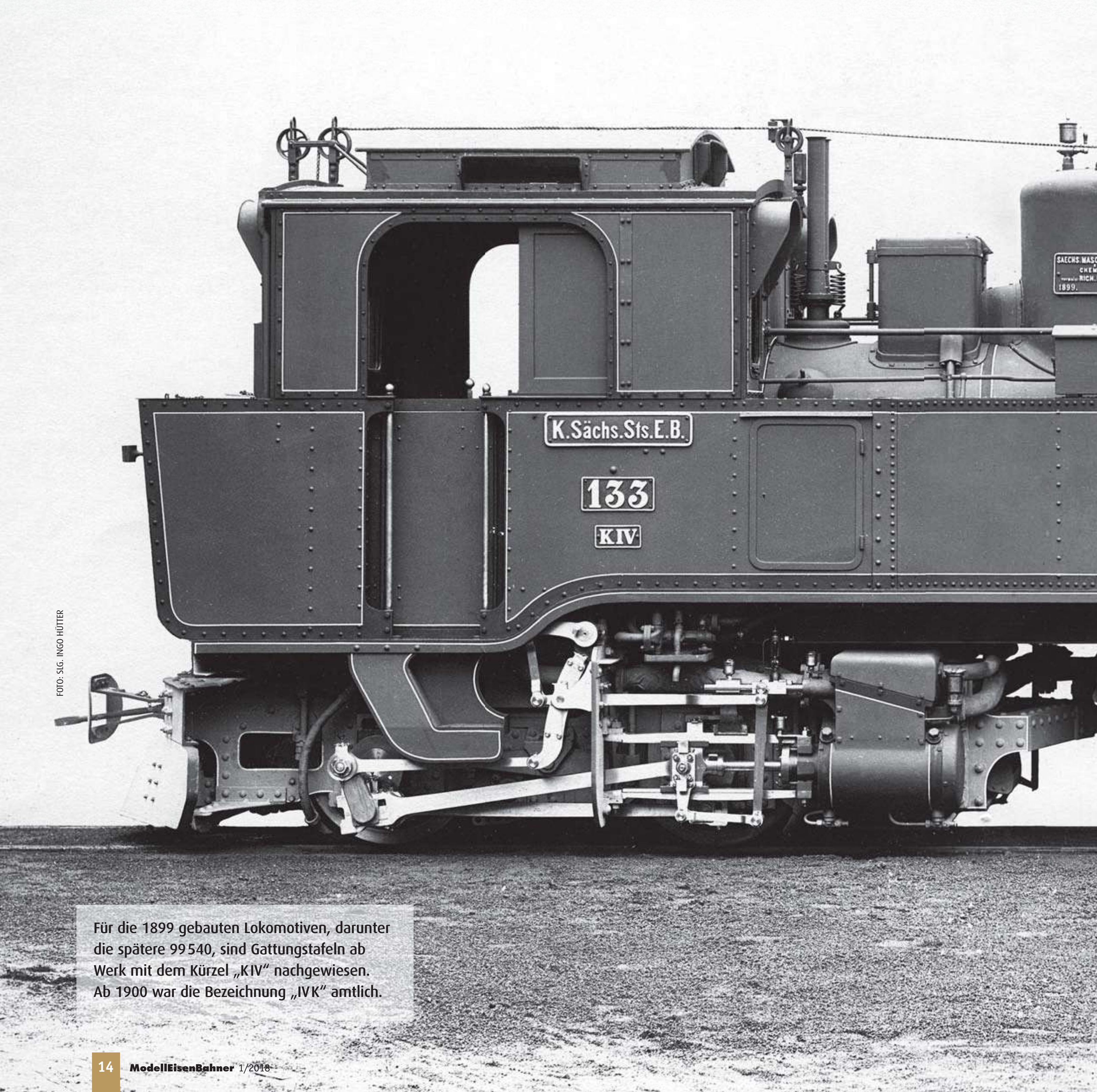
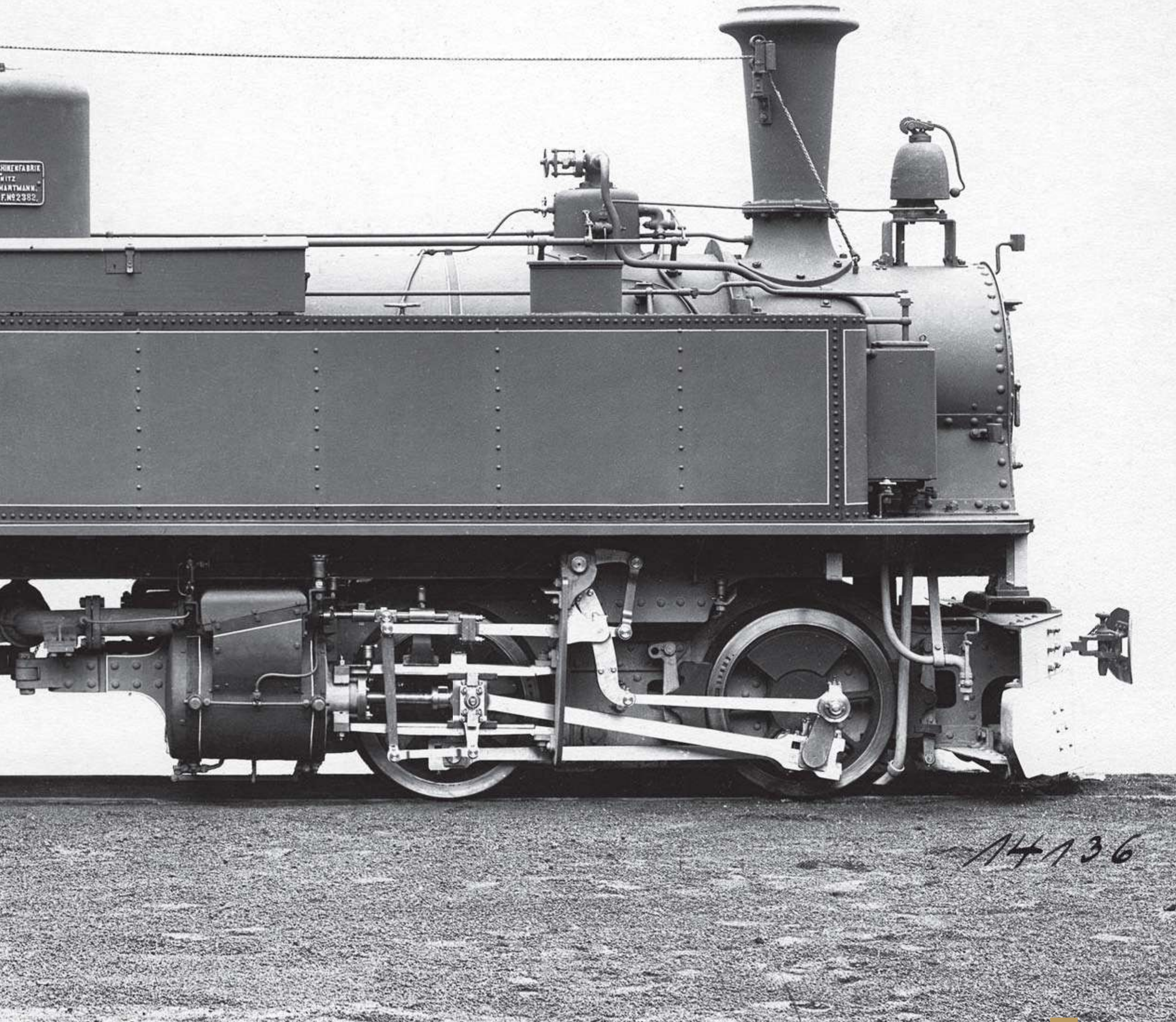


FOTO: SLG. INGO HÜTTER

Für die 1899 gebauten Lokomotiven, darunter die spätere 99540, sind Gattungstafeln ab Werk mit dem Kürzel „KIV“ nachgewiesen. Ab 1900 war die Bezeichnung „IVK“ amtlich.

Sachsens Gloria auf kleiner Spur

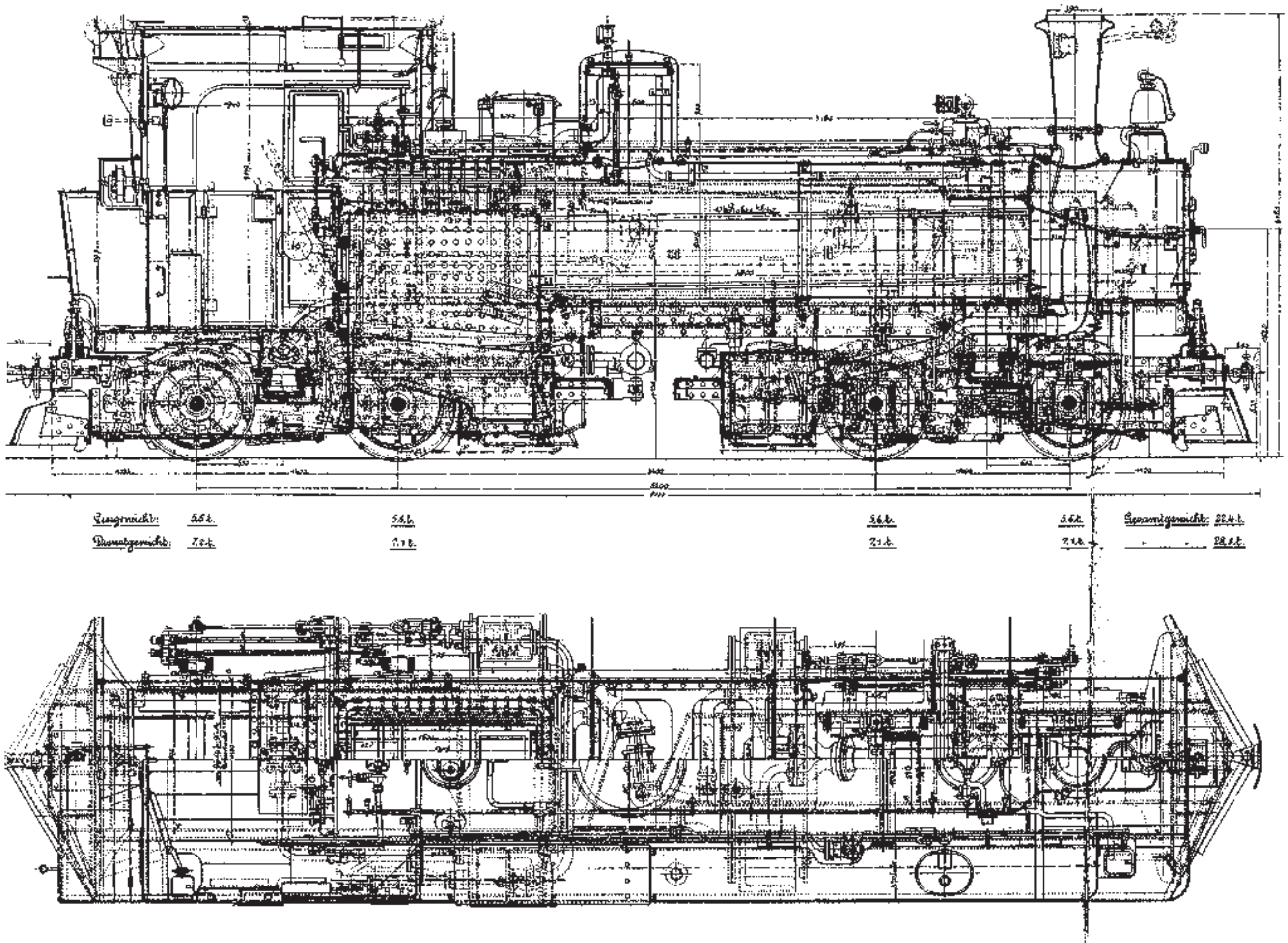




Im Ersten Weltkrieg kamen knapp 50 sächsische Schmalspurloks bei der Heeresfeldbahn zum Einsatz. Im litauischen Nowo Swenzjany nutzte das Heer einen russischen Ringlokschuppen.

FOTO: SLG. MANFRED HOHMANN

Ab 1909 erhielten die IV K Niederdruckzylinder mit 400 Millimetern Durchmesser. Die K. Sächs. Sts. E. B. führten diese Maschinen ab der Bahnnummer 151 (später 99 561). Die Übersichtszeichnung entspricht der 1912 gebauten Serie.



Sie gilt bei vielen Schmalspurbahnfreunden als die beliebteste Dampflokkonstruktion: die mit 750 Millimetern Spurmaß gebaute sächsische IV K. Doch solche Wertungen sind immer subjektiv. Andere Superlative lassen sich hingegen nicht infrage stellen – dazu gehört die Stückzahl. Von keinem anderen schmalspurigen Dampfloktyp gab es bei einer deutschen Staatsbahn mehr Exemplare als von der IV K. Wobei es jetzt schon zum ersten Mal knifflig wird. Denn einerseits ist der Zusatz „bei einer deutschen Staatsbahn“ für dieses Kriterium unabdingbar, andererseits muss die Anzahl der jemals gebauten IV K genau unter die Lupe genommen werden.

Die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (K.Sächs.Sts.E.B.) stellten zwischen 1892 und 1916 insgesamt 95 vierachsige Gelenklokomotiven in Dienst, nach Gründung der Reichsbahn folgte im Jahr 1921 eine 96. Lok als Nachzüglerin. Weder die Staatsbahnen Preußens noch Württembergs, Bayerns, Oldenburgs oder Mecklenburgs beschafften jemals so viele schmalspurige Dampflokomotiven eines Typs. Und auch für die Klein- und Privatbahnen in Deutschland sowie für die Reichsbahn entstanden niemals mehr Schmalspurlokomotiven einer Reihe. Jetzt kommt das Aber: Die beiden Weltkriege sorgten dafür, dass in Deutschland zwei schmalspurige Dampfloktypen in noch größerer Stückzahl gebaut wurden – für den Ersten Weltkrieg mehr als 2500 sogenannte Brigadelokomotiven mit 600 Millimetern Spurmaß sowie nach dem Zweiten Weltkrieg mehr als 420 vierachsige Schlepptenderlokomotiven mit 750 Millimetern Spurmaß als Reparationsleistung für die Sowjetunion. Von dieser Reihe „Gr“ – die Abkürzung für „Germanskaja reparazja“ – blieben allerdings nur drei auf deutschem Boden.

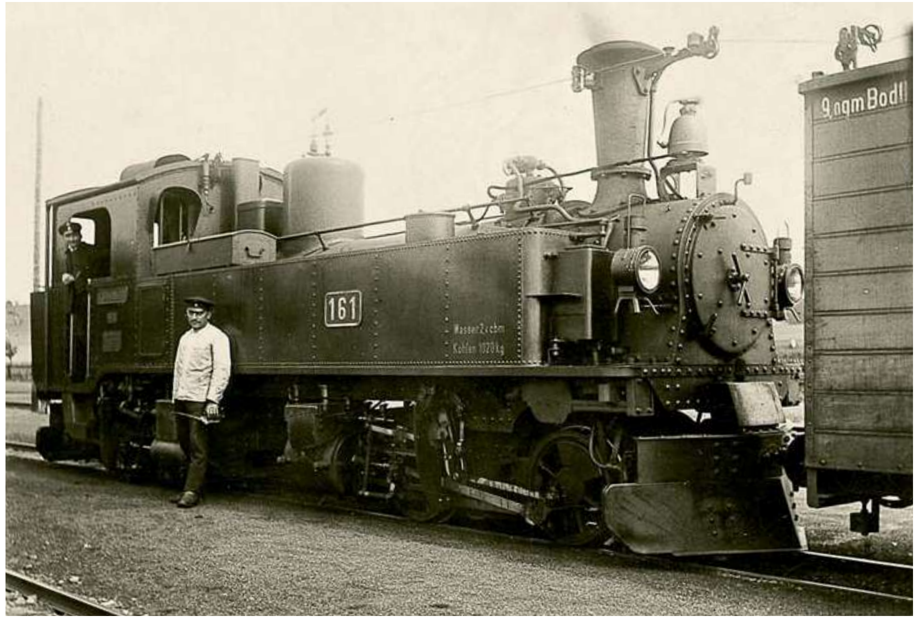
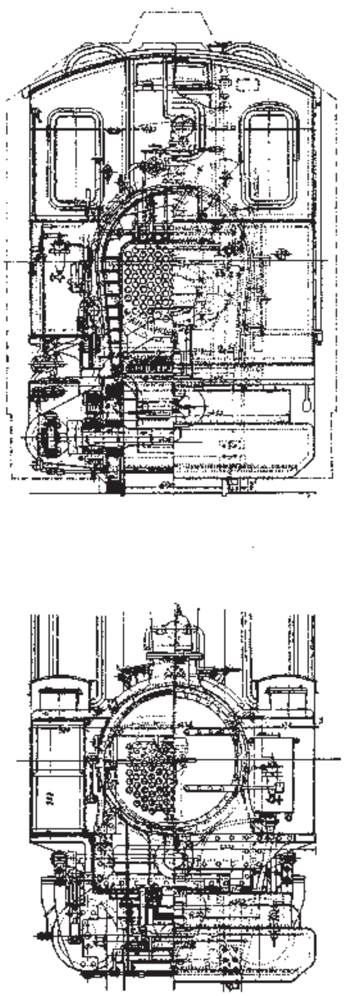


FOTO: SLG. CLAUS SCHLEGEL

Im Thumer Netz entstand diese Aufnahme der im Jahr 1910 gebauten Nr. 161. Der genaue Aufnahmeort gibt noch Rätsel auf. Im Zweiten Weltkrieg ging die 1925 von der Reichsbahn in 99 571 umgezeichnete Lok verloren.



ZEICHNUNG: SLG. ANDRÉ MARKS

Zurück nach Sachsen: Wozu brauchte man dort so viele Schmalspurloks? Dazu sei erklärt, dass dieser historisch gewachsene Territorialstaat besonders dicht besiedelt war. Anders als in Preußen sah sich der Staat in der Pflicht, den Bau von Eisenbahnen auch in entlegene Landesteile selbst zu übernehmen. Dies geschah in Form von regel- und schmalspurigen Sekundärbahnen. Von letzteren entstanden zwischen Vogtland und Zittauer Gebirge knapp 30. All diese 750-Millimeter-Strecken dienten dem allgemeinen Verkehr. Von jeder Kleckerstation war es möglich, eine Fahrkarte ans andere Ende des Landes zu lösen sowie unbeschränkt Güter aufzugeben. Genau das machte den großen Unterschied zu den preußischen Kleinbahnen aus. Denn auf einer Kleinbahn war lediglich ein Inselbetrieb gestattet: Frachten und Reisen darüber hinaus waren an den Endpunkten neu zu bezahlen. Staatliche Schmalspurbahnen, etwa in Sachsen, Württemberg und Bayern, stellten somit ein höherwertiges Verkehrsmittel als jede Kleinbahn (eine Art Tertiärbahn) dar. Aus diesem Grund gab es im Königreich Sachsen keine Kleinbahnen.

Verbreiteter Irrtum: „K“ steht nicht für Kleinbahn

Der Begriff Kleinbahn als Synonym für Schmalspurbahn ist also ein verbreiteter Irrtum. Wofür steht dann aber das „K“ in der Gattung IV K, wenn nicht für „Kleinbahn“? Die Sachsen verwendeten es zunächst allgemein als Abkürzung für „Kleinspur“. Die ersten etwa 20 schmalspurigen Sekundärbahnen entstanden in einer Spurweite von 750 Millimetern. Nachdem das sächsische Parlament um 1900 auch den Bau von meterspurigen Sekundärbahnen erlaubt hatte, präzisierte die Generaldirektion der K.Sächs.Sts.E.B. die Bezeichnung.

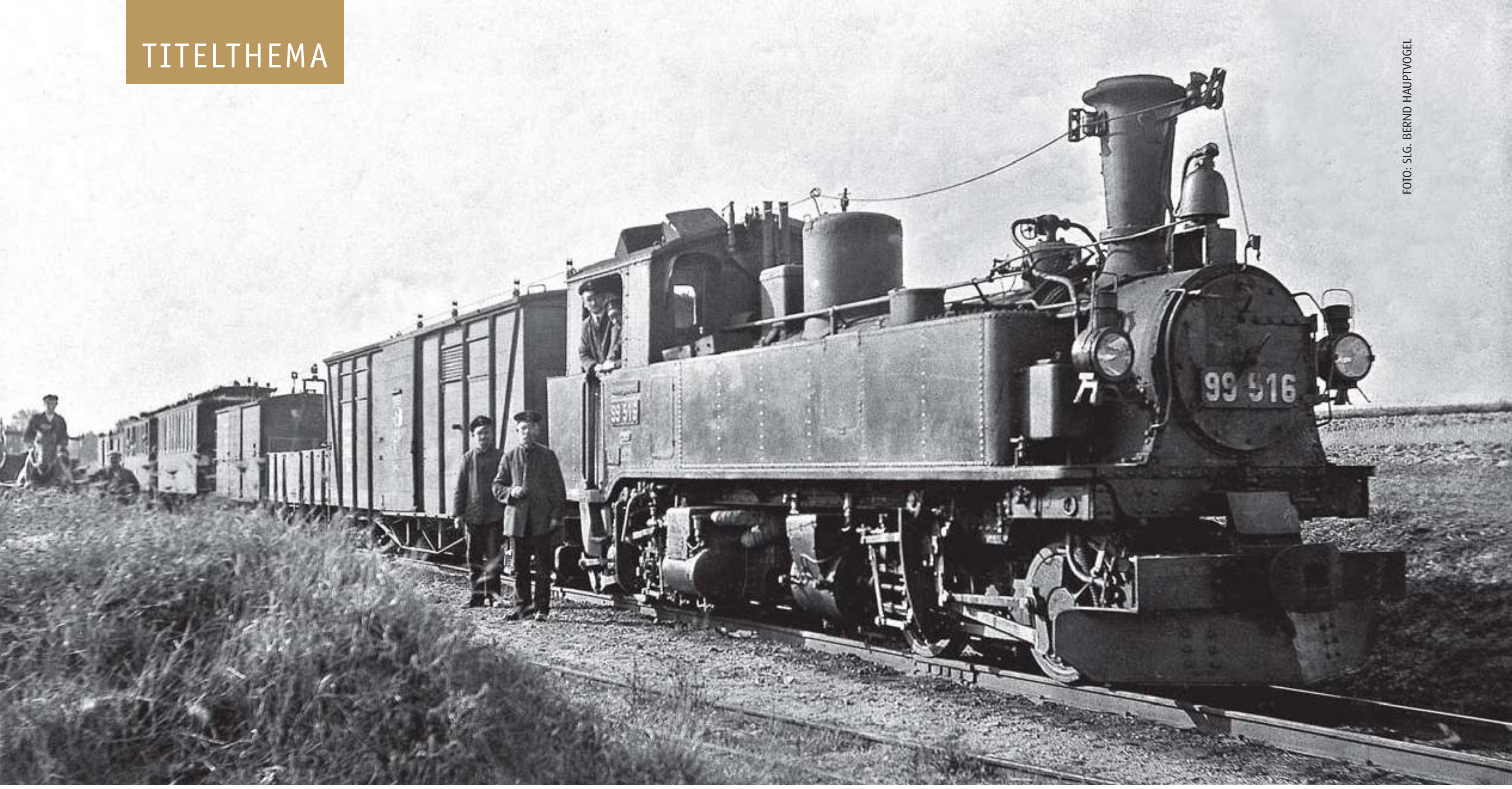


FOTO: SLG. BERND HAUPTVOGEL

Zu den vor 125 Jahren in Dienst gestellten IV K gehört 99516, 1929 in Schmorkau zwischen Oschatz und Strehla aufgenommen. Das Läutewerk dieser Lok existiert auf dem Kesselscheitel ihres heimlichen Nachbaus von 1963 bei der Museumsbahn Schönheide bis heute.

Fortan stand das große „K" für 750-Millimeter-Kleinspur und der Großbuchstabe „M" für Meterspur. Alle schmalspurigen Fahrzeuge der Staatsbahn waren mit einem dieser Buchstaben gekennzeichnet.

Die Gattungsbezeichnung „IV K" gibt es in dieser Zusammensetzung übrigens erst seit 1900. Die ersten ab 1892 in Dienst gestellten Maschinen dieses Typs führte die Generaldirektion noch innerhalb der Gattung H M T K V. Die Buchstabenkette informierte über den Hersteller **H**artmann, die Sonderbauart **M**eyer, die Ausführung als **T**enderlok, das Spurmaß (**K**) und die Besonderheit des **V**erbundtriebwerks. Angeschrieben waren diese alten Gattungsangaben an keiner sächsischen Lokomotive. 1896 überarbeitete die Generaldirektion die Bezeichnungen ihrer Triebfahrzeuge. In der Reihenfolge ihrer Beschaffung wies sie den Schmalspurloktypen die römischen Zahlen I bis IV zu. Diesen stellte sie 1896 den Buchstaben K voran: In den folgenden Jahren führte sie die Schmalspurlokomotiven also in den Gattungen K I, K II, K III und K IV. Diese Reihenfolge änderte sich dann zu Beginn des neuen Jahrhunderts in das uns vertraute I K bis IV K.

Wie alle Lokomotiven der sächsischen Gattung I K entstanden auch alle Maschinen der Gattung IV K in Chemnitz. Umgangssprachlich werden sie deshalb gern auch als „Hartmannloks" bezeichnet, doch der „olle Hartmann" war bereits 1878 gestorben. Seine noch zu Lebzeiten 1870 in eine Aktiengesellschaft übertragene Maschinenfabrik trug seit den 1880er-Jahren offiziell den Namen Sächsische Maschinenfabrik vormals Richard Hartmann AG Chemnitz. Diese Fabrikanlagen erhielten erst 1908 einen Gleisanschluss, weshalb knapp die Hälfte aller IV K mittels Pferdegespann ausgeliefert wurde.

Bauart Meyer, genauer: Günther-Meyer

Allgemein bekannt sind die IV K als „Meyerloks", in einigen Fachbüchern aber auch als Bauart Günther-Meyer benannt: Der Wiener Ingenieur Wenzel Günther hatte 1851 für den Semmeringwettbewerb eine Lok mit zwei beweglichen Antrieben entwickelt; der wie Richard Hartmann aus dem Elsass stammende Jean Jacques Meyer perfektionierte diese Konstruktion später und ließ sich die alltagstauglichen Lokomotiven mit zwei Triebdrehgestellen patentieren. Vor der Erfindung von seitenverschiebbaren Radsätzen war das eine brillante Möglichkeit, mehr als drei Radsätze anzutreiben.

Die Sächsische Maschinenfabrik wandte diese Technologie übrigens erstmals 1890 bei zwei regelspurigen „Meyerloks" für eine Zwickauer Kohlebahn an. Bei höheren Geschwindigkeiten liefen sie nicht zufriedenstellend, aber für ein Tempo von 10 bis 20 km/h schien sich die Konstruktion hervorragend zu eignen. Daher begann 1891 der Bau von Schmalspurloks der späteren Gattung IV K. Bereits Ende des Jahres standen erste Exemplare auf dem Werkshof der Sächsischen Maschinenfabrik zur Übergabe an die K. Sächs. Sts. E. B. bereit.

Mit diesen Loks begannen Anfang 1892 Probefahrten auf den Strecken Hainsberg – Kipsdorf und Potschappel – Wilsdruff. Dabei erfüllten die Maschinen die in sie gesetzten Erwartungen: Sie erwiesen sich leistungsfähiger als die vorhandenen I K, II K (alt) sowie III K und zeichneten sich durch einen exzellenten Bogenlauf aus, der den Oberbau weitgehend schonte.

Die erste Stammstrecke der neuen Loks wurde daraufhin die 1890 als Schmalspurbahn eröffnete Müglitztalbahn. Anfang 1893 waren dort allein sechs der sieben 1892 gebauten IV K stationiert. Ab 1893 waren IV K dann auch auf der von Wilkau-(Haßlau) in Richtung Carlsfeld im Bau befindlichen Schmalspurbahn anzutreffen, wo sie bis zu deren Stilllegung fuhren.

Die schon genannten verkehrs- und steigungsreichen Eisenbahnen nach Kipsdorf und Wilsdruff gehörten ebenfalls zu den ersten Heimatstrecken der IV K. Auf der ähnlich anspruchsvoll trassierten Strecke Cranzahl – Oberwiesenthal waren es IV K, mit denen die Generaldirektion 1897 den Betrieb aufnahm. Auf anderen, später als IV K-Einsatzstrecken überregional be-

kannten Linien und Netzen zogen die Gelenkloks jedoch erst nach einer Verstärkung des Oberbaus ein, beispielsweise 1897 in Mügeln bei Oschatz und 1910 in Jöhstadt. Von den drei Zittauer Schmalspurbahnen war es die Strecke nach Hermsdorf in Böhmen, auf der die IV K als Erstes lief. Letztlich gab es keine sächsische 750-Millimeter-Strecke, auf der die IV K nicht anzutreffen waren. So fuhren sie auch auf der Linie Klotzsche – Königsbrück, im Thumer Netz, nach Frauenstein sowie auf den beiden 1945 als Reparation abgebauten Schmalspurbahnen Taubenheim – Dürrhennersdorf und Herrnhut – Bernstadt in der Oberlausitz.

Innerhalb des Beschaffungszeitraums veränderten sich Details der IV K. Am augenfälligsten waren die Modifikationen am Führerhaus. Verfügten die bis 1893 gebauten Maschinen lediglich über kleine Dachklappen, so bekamen die von 1894 bis 1899 gebauten Exemplare (Bahnnummern 117 bis 137, später 99 525 bis 99 544) einen großen Laternendachaufsatz. Ab 1904 lieferte die Sächsische Maschinenfabrik die IV K mit zwei nebeneinander in Fahrtrichtung angeordneten großen Lufthutzen. Aber auch die Breite der Einstiegsöffnungen sowie die Größe des Kohlenkastens wich bei den frühen IV K vom Gros der Maschinen ab. Die nach der Jahrhundertwende gebauten Maschinen bekamen modernere Sicherheitsventile und größere Niederdruckzylinder. Ab dem Baujahr 1908 betrug der Kesseldruck nicht mehr zwölf, sondern 14 bar. Zu den sich wandelnden Merkmalen gehörten zudem die Größe und Position der Fabrikschilder sowie der Tafeln mit der Bahnnummer.

Von betrieblicher Bedeutung waren die in den 1920er-Jahren beginnenden Umbauten: So erhielten viele IV K eine Saugluftbremse nachgerüstet (ab 1912 ab Werk) und ab den 1930er-Jahren gab es IV K mit beweglichen Zugstangen für die Scharfenbergkupplung. Damit das Personal besser an die Kesselspeiseventile kam, erhielten die Wasserkästen Ausschnitte, die das Fassungsvermögen geringfügig reduzierten.

Infolge der Indienststellung der VI K und ihrer Nachfolgerinnen, der Einheitsloks, sowie aufgrund der Umspurung der Müglitztalbahn musterte die RBD Dresden ab den 1930er-Jahren erste IV K aus. Die in Taubenheim beheimatete 99 558 half hingegen 1937/38 auf der Trusebahn in Südthüringen aus. Im Zweiten Weltkrieg gingen mehrere IV K durch Abgabe an die Wehrmacht beziehungsweise Bombardements verloren. Außerdem konfiszierten die Sowjets nach dem Krieg einige IV K, die Tschechen beschlagnahmten 99 554.

Eine neue Erkenntnis ist, dass 99 598 nicht wie bisher angenommen im Frühjahr 1945 in Dresden durch Bomben zerstört, sondern offenbar in deutschen Heeresdiensten stehend 1945 von der Ostfront überrollt worden ist. Dadurch blieb sie bei

Die geheimnisvolle Nummernvergabe der DRG 1925

Die 96 zwischen 1892 und 1921 in Dienst gestellten IV K trugen die sächsischen Bahnnummern 103 bis 198. Warum die Generaldirektion der erstgebauten Maschine nicht die Nummer 101 zugewiesen hatte, ist bis heute ein Rätsel.

Als die 96. IV K die Chemnitzer Werkshallen verließ, gehörten fünf Schwestermaschinen nicht mehr zum Bestand der sächsischen Schmalspurbahnen. Im Ersten Weltkrieg waren etwa zwei Dutzend der Loks zu Heeresfeldbahneinsätzen ins Baltikum, nach Galizien (heutiges Südostpolen) sowie nach Siebenbürgen gekommen. Von diesen Maschinen gelangte eine nach Serbien, vier blieben in Siebenbürgen, zwei davon setzte man später zu einer ungarischen Kohlenbahn um.

War der Kriegsverlust dieser fünf Loks der Grund dafür, dass die Reichsbahn im Jahr 1925 für die 91 noch vorhandenen IV K die Betriebsnummern 99 511 bis 99 608 mit Lücken vergab? Nein, diese manchmal geäußerte Vermutung entbehrt jeglicher Grundlage. Vielmehr differenzierte die Reichsbahndirektion (RBD) Dresden damit wenigstens im Ansatz zwischen den einzelnen Lieferserien. So zog sie beim Zuweisen der 99er-Nummern nach der in 99 546 umgezeichneten IV K Nr. 140 bewusst eine Trennlinie, da die Loks ab der Bahnnummer 141 den höheren Kesseldruck aufwiesen. Deshalb blieben die vier Nummern 99 547 bis 99 550 unbesetzt und der nächste Nummernblock begann mit 99 551.

Obwohl es zwischen den 1908 und 1909 gebauten Exemplaren technisch keine Unterschiede gab, fasste die RBD Dresden innerhalb dieses Lieferabschnittes die 1908 und die 1909 gebauten IV K zusammen. Während erstere die Betriebsnummern bis 99 558 bekamen, wies man letzteren die Nummern ab 99 561 zu, wodurch mit 99 559 und 99 560 zwei weitere Betriebsnummern frei blieben.

Die nie vergebene Nummer 99 580 lässt sich wiederum mit einer Erhöhung des Kesseldrucks begründen. Dieser betrug nun 15 bar, weshalb man ab der Bahnnummer 170 mit 99 581 einen neuen Nummernblock eröffnete, der mit der 99 608 seinen Abschluss fand.



FOTO: WALTER MÖBIUS/DEUTSCHE FOTOTHEK/SLUB

In den 1930er-Jahren wurde noch mit guter Steinkohle aus Oberschlesien gefeuert. Aufsatzbretter benötigte auch die 1936 am Hp Friedewald fotografierte IV K erst nach 1945.



Auf der Linie Goßdorf-Kohlmühle – Hohnstein (Sächs. Schweiz) fuhr nach 1945 lediglich eine Lokomotive. Kurz vor dem Ende des Verkehrs auf dieser Strecke im Jahr 1951 wurde 99 555 im Endbahnhof fotografiert.

FOTO: SLG. MANFRED MEYER

Kriegsende östlich von Oder und Neiße und kam einigen vom Warschauer Historiker Andrzej Tajchert ausgehobenen Akten zufolge bis 1954 in Polen bei der Kleinbahn Kalisz – Turek/Opatowek und der angeschlossenen Zuckerfabrik Zbiersk zum Einsatz. Anfangs als Nr. 11 bezeichnet, trug sie später die PKP-Nummer Tx5-1341.

In der DDR waren in den 1950er-Jahren noch 57 Loks der sächsischen Gattung IV K vorhanden. Durch die Stilllegung der Müllsengrundbahn und der Linie nach Hohnstein waren mehrere dieser Maschinen in Sachsen entbehrlich geworden. Da es auf den ab 1949 von der DR verwalteten ehemaligen Klein- und Privatbahnen im Norden der DDR an leistungsfähigen Lokomotiven mangelte, gelangten IV K auch in die Prignitz, auf die Insel Rügen, in die Netze Nauen und Burg sowie leihweise zum Mansfeld-Kombinat.

Die 1960 vorhandenen ältesten IV K waren noch im 19. Jahrhundert in Dienst gestellt worden und standen bereits seit mehr als sechs Jahrzehnten im Einsatz. Das zeugte zwar von Qualität, der Instandhaltungsaufwand für die verschlissenen Maschinen war auf Dauer aber nicht mehr zu verantworten. Da der Bau einer leichten Ersatzdampflok für die DR in den 1950er-Jahren unterblieb, die Entwicklung einer streckentauglichen Diesellok 1961 abgebrochen wurde und es für eine Einstellung der Schmalspurbahnen an Bussen und Lkw mangelte, war bei der Reichsbahn Anfang der 1960er-Jahre guter Rat teuer.

Neubau-IV K: geschickter Schachzug der Reichsbahn

Die Staatsregierung hatte den Neubau von Schmalspurdampfloks verboten, und so half sich die Reichsbahn auf dem kleinen Dienstweg selbst, um den Weiterbetrieb von Schmalspurbahnen mit leichtem Oberbau sicherzustellen. Sie fertigte für verschiedene Loktypen zunächst neue Kessel in Schweißkonstruktion. Im Herbst 1962 betraf das die ersten IV K. Das Raw Görlitz verbuchte diese Arbeiten als Generalreparatur. Da aber auch die Fahrwerke von fast allen noch vorhandenen Gelenkloks verschlissen waren, entschied sich das Raw Görlitz zur „Großteilerneuerung“. Zwischen Dezember 1962 und November 1967 trafen daraufhin 23 in Schweißkonstruktion neu gebaute IV K in ihren Heimatdienststellen zwischen Rügen und Fichtelberg ein. Sie trugen zwar die Lokschilder sowie Läutewerke der Originalmaschinen, aber alle Großbauteile wie Kessel, Brückenrahmen, Drehgestelle, Wasserkästen, Kohlekasten und Führerhaus waren komplett neu gefertigt. Da diese Lokomotiven das Betriebsbuch und damit die Identität der Vorgängermaschinen behielten, fiel dieser intern als „Großteilerneuerung“ getarnte Neubau nicht so bald auf. Die Eisenbahner verwendeten vielerorts den Begriff „Rekolok“, wenngleich es in der DDR für Schmalspurfahrzeuge offiziell kein Rekonstruktionsprogramm gab. Im Rahmen einer staatlich beschlossenen Rekonstruktion hätte beispielsweise die Leistung der Lokomotiven signifikant gesteigert werden müssen. Doch dies wurde beim Neubau der IV K nicht angestrebt.

Letztendlich war es durch Neubekesselung oder Großteilerneuerung von 30 IV K möglich, den Betrieb der Schmalspurbahnen über die 1960er-Jahre hinaus aufrechtzuerhalten. Nachdem im Mai 1973 mit 99 581 die letzte Altbau-IV K aus dem Betriebsdienst der DR ausgeschieden war, standen in Schönheide, im Mügelner Netz sowie im Preßnitztal ausschließlich Neubau-IV K im Einsatz.

Seit der Verschrottung von 99 583 in den 1980er-Jahren sind noch 22 IV K erhalten, darunter drei Altbau-IV K: 99 535 im Verkehrsmuseum Dresden, 99 579 in Rittersgrün sowie 99 604 in Radebeul Ost. 1990 kamen IV K lediglich noch zwischen Oschatz, Mügeln und Kemmlitz zum Einsatz, wo sie bis zum Niedergang des Güterverkehrs den Gesamtverkehr bewältigten. Von den zehn dort beheimateten IV K kamen ab 1991 die meisten zu Museumsbahnen und Museen: nach Jöhstadt, Schönheide, Chemnitz und Neuenmarkt-Wirsberg. In Freital, Zittau, Oberwiesenthal und Radebeul hatten andere IV K als Reserve-, Hilfszug- oder Traditionslok überdauert (99 539, 561, 586, 606 und 608).

Mit vier Maschinen gehören der IG Preßnitztalbahn e.V. heute die meisten IV K, drei davon waren im Jubiläumsjahr 2017 betriebsfähig. Aber auch in Schönheide, Mügeln, Radebeul und Zittau halten die Vereine und Bahngesellschaften verschiedene IV K einsatzbereit. Besondere Erwähnung verdient die in Zittau beheima-



FOTO: SLG. ANDRÉ MARKS

Die IV K auf Rügen trugen die Hauptluftbehälter der Druckluftbremse auf dem Kessel. Am 20. August 1966 entstand in Putbus diese Aufnahme: 99 556 (mit Originalkessel), die ab Ketelshagen Vorspann leistete, und 99 553 (mit Ersatzkessel) vor dem GmP 9201 aus Altefähr.



FOTO: BART VAN'T GRUNEWOLD

Die Preßnitztalbahn nutzte auf ihren ersten 1,2 Kilometern die Trasse der Normalspurstrecke Annaberg – Flöha. Auf diesem Dreischienen-Abschnitt war am 11. Juli des letzten Betriebsjahres 1986 ein Rollwagenzug zum Kühlschrankwerk Niederschmiedeberg unterwegs.

tete 99 555. In den 1960er-Jahren lediglich neubekesselt, behielt sie ihr genietetes Fahrgestell. Bei der Aufarbeitung ließ die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft den Dampfdom an seine ursprüngliche Position versetzen. Im Gewand der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und als „Nr. 145“ bezeichnet, gleicht die Maschine heute weitgehend ihrem Ursprungszustand. □ *André Marks/oh*



FOTO: JAN-HENRIK SELLIN

99 574 kommt auf der Döllnitzbahn bei Sonderfahrten zum Einsatz. Am 21. Oktober 2017 fand sie vor Fotozügen Beschäftigung.

Erhaltene IV K (Stand 1. November 2017)

Nummer	Baujahre	Strecke/Ort	Status
99 516	1892/1963	Museumsbahn Schönheide	in Aufarbeitung
99 534	1898/1967	Bahnhof Geyer	Denkmallok
99 535	1898	Verkehrsmuseum Dresden	Ausstellungsexponat
99 539	1899/1963	Lößnitzgrundbahn	betriebsfähig, „Nr. 132“
99 542	1899/1963	Preßnitztalbahn	betriebsfähig
99 555	1908	Zittauer Schmalspurbahn	betriebsfähig, „Nr. 145“
99 561	1909/1967	Döllnitzbahn	abgestellt
99 562	1909/1964	Neuenmarkt-Wirsberg	Ausstellungsexponat
99 564	1909/1962	Wilsdruff	Ausstellungsexponat, Leihgabe SDG
99 566	1909/1964	Chemnitz-Hilbersdorf	Ausstellungsexponat
99 568	1910/1964	Preßnitztalbahn	betriebsfähig
99 574	1912/1964	Döllnitzbahn	betriebsfähig
99 579	1912	Rittersgrün	Ausstellungsexponat
99 582	1912/1964	Museumsbahn Schönheide	betriebsfähig
99 584	1912/1964	Döllnitzbahn	in Aufarbeitung (Zittau)
99 585	1912/1964	Museumsbahn Schönheide	Ausstellungsexponat
99 586	1913/1964	Lößnitzgrundbahn	abgestellt, „Nr. 176“
99 590	1913/1967	Preßnitztalbahn	betriebsfähig
99 594	1914/1963	DLW Meiningen	in Aufarbeitung für Preßnitztalbahn
99 604	1914	Radebeul Ost	Ausstellungsexponat
99 606	1916/1964	Radebeul Ost	Ausstellungsexponat
99 608	1921/1964	Weißeritztalbahn	betriebsfähig für Sonderzüge



FOTO: CHRISTIAN SPILLER

Die IV K der Preßnitztalbahn sind unter den betriebsfähigen Museumslokomotiven ihrer Baureihe die Kilometerköniginnen. Am 29. Dezember 2010 dampfte die 1992 ins Erzgebirge zurückgekehrte 99 590 nahe des Haltepunktes Loreleyfelsen durch den tief verschneiten Wald.

ERSCHEINT IM JANUAR 2018!

DIE FÜNFZIGER JAHRE

DIE BLÜTEZEIT DER BUNDESBAHN



Das deutsche Wirtschaftswunder war eng mit der rasanten Entwicklung der Eisenbahn verbunden. Dabei waren die Fünfziger eine besonders aufregende Zeit. Im Spannungsfeld von Tradition und Moderne zeigte sich die junge Bundesbahn in einer geradezu verblüffenden Vielfalt. Die Eisenbahn erreichte ein niemals wiederkehrendes Nebeneinander von Dampf-, Diesel- und Elektrotraktion, einen Zustand der überbordenden Mannigfaltigkeit. Ein jeder Liebhaber historischer Eisenbahnfotos wie auch jene, die sich für die Nachkriegsgeschichte im Allgemeinen interessieren, werden entzückt und verblüfft zugleich sein – über die Fülle der Motive. Bilder, die ein Feuerwerk der Emotionen entfachen.

176 Seiten, Großormat 28,0 x 29,5 cm, Hardcover-Einband mit Schutzumschlag, ca. 211 Schwarzweiß Fotos, ca. 25 Farbfotos, Plakatreproduktionen und Faksimile

Best.-Nr. 581736 | € 39,95

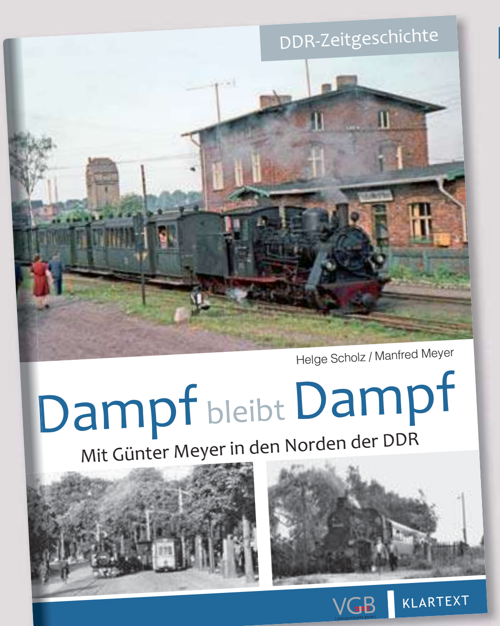


VGB

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 oder per Fax 08141/53481100 oder online unter www.vgbahn.info

www.facebook.de/vgbahn

Reichsbahn-Erinnerungen



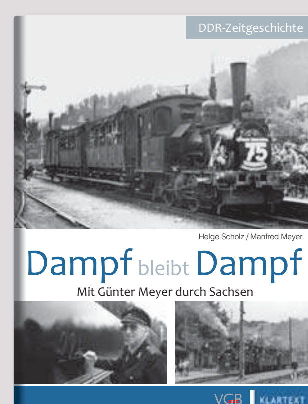
Dampf bleibt Dampf

Mit Günter Meyer in den Norden der DDR

„Meyerfotos" bürgen für Qualität. Und das nicht nur mit einmaligen Fotos aus dem Süden der DDR. Bereits 1954 hatte Meyer den hohen Norden kennengelernt. Auf dem Fahrrad strampelte er später viele Male sprichwörtlich über Stock und Stein. Sein Fahrtentagebuch berichtet über diese Reisen bis ins kleinste Detail. Wobei der Begriff Norden ein wenig weiter ausgelegt wird. Die Schmalspurbahn von Dahme nach Jüterbog wird beschrieben und die Forster „Jule". Über Berlin geht es dann gen Küste. Abstecher unternehmen wir zur Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn und in die Prignitz, enden in Altenkirchen auf Rügen. Die Zeitspanne von 1954 bis 1969 bietet dabei eindrucksvolle Motive, weil Günter Meyer die Bahn in Symbiose mit dem Alltagsleben gekonnt in Szene setzte.

144 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581735 | € 29,95



Dampf bleibt Dampf

Mit Günter Meyer durch Sachsen

144 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, ca. 300 Farb- und Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581632 | € 24,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de

www.facebook.de/vgbahn



FOTOS (2): ARMIN SCHMUTZ

Wegen Waldbrandgefahr: seltene Traktion mit Re 460-Vorspann vor C 5/6 2978 und B 3/4 1367 auf dem Stalvedroviadukt kurz vor Airolo.

In bester Hannibal-Tradition überquerten zwei Schweizer Dickhäuter im Oktober den Gotthard.

Berg-Elefanten

Es ist still geworden auf der Gotthard-Bergstrecke. Sehr still. Doch vom 21. bis 22. Oktober 2017 lockte die Doppeltraktion mit der C 5/6 2978 von SBB Historic sowie der C 5/6 2969 von Eurovapor zahlreiche Eisenbahnfreunde an die Strecke. 600 Fahrgäste konnten im 270 Meter langen, rund 750 Tonnen schweren Zehn-Wagenzug die Reise von Erstfeld nach Bellinzona oder umgekehrt genießen. Leider gab es vor und während der Reise einige Sorgenfalten.

Revisionsarbeiten an der C 5/6 2978, Baujahr 1917, wurden erst kurz vor der Fahrt beendet. Auch die 2969, eine Fusion aus den Denkmalloks 2958 und 2969 (Baujahre 1917/1916), erhielt erst kurz zuvor die Fahrberechtigung. Unmittelbar vor der Reise kam die Botschaft: „Waldbrandgefahr im Tessin". Das bedeutete elektrischen Vorspann. Mit der Doppeltraktion ab Erstfeld und einem Schiebedienst mit der Dampflok B 3/4 1367 begann die Reise in Erstfeld. In Göschenen gesellte sich auch die B 3/4 nach vorne zu den beiden „Elefanten". Eine Re 4/4 II leistete durch den Tunnel den obligaten Vorspann und auf der Talfahrt von Airolo nach Bellinzona war sie am Zugschluss als Bremslok tätig. Leider erlitt die noch wenig eingefahrene C 5/6 2969 kurz vor Faido einen Stangenlagerschaden und musste ausgereiht werden. Die Rückfahrt mit der knallroten Re 460 an der Spitze der C 5/6 und B 3/4 dürfte eine Premiere gewesen sein. Ab Göschenen ging es wieder mit Dampf voraus bergab nach Erstfeld. □ *Armin Schmutz*



C 5/6 2978, C 5/6 2969 und B 3/4 1367 in Airolo, kurz vor der Talfahrt nach Bellinzona. Hinten dient eine Re 4/4 II als Bremslok.

FOTO: BERNHARD WILLEN



Sieht beinahe aus wie 1917, ist aber 2017: In Göschenen zeigten sich die beiden prächtigen C 5/6 wie einst zu ihrer Blütezeit.

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE“,
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Kooperation tut Not

Betrifft: „Standpunkt“ Heft 11/2017 und Leserpost Heft 12/2017

Den Ausführungen von Herrn Munk kann ich in keiner Weise zustimmen. Eine übergreifende Zusammenarbeit in unserem Hobby durch die führenden Hersteller sollten wir begrüßen. Schon allein, um die unsäglichen Doppelentwicklungen zu vermeiden. Doppelentwicklungen kosten viel Geld und kein Hersteller kommt auf vernünftige Stückzahlen. Haben wir vergessen, dass in den letzten zehn Jahren mehrere Insolvenzen unser Hobby überschattet haben? Aufgrund der trotz allem noch existierenden Wettbewerbslage werden die Preise realistisch bleiben. Bitte nicht vergessen: Wir Modellbahner sind/waren die Nietenzähler, die immer mehr Details an Loks und Wagen gefordert haben. Dass ein Mehr an Detaillierung auch einen höheren Preis bedingt, sollte kaufmännisch bekannt sein. Auch das „Lohndrücken“ bei asiatischen Fertigungsstätten ist nicht uferlos zu steigern, wie am Beispiel Modern Gala zu sehen war. An einer kooperativen Zusammenarbeit möglichst aller Marktteilnehmer ist nichts auszusetzen. Im Gegenteil, so haben wir Hobbyeisenbahner die Chance auf weitere interessante Produkte. Und diese wollen wir doch, oder?

Holger Dyrbye, E-Mail

Große Sorge

Betrifft: „Standpunkt“ Heft 11/2017 und Leserpost Heft 12/2017

Die Sorgen, die Herr Munk in seinem Leserbrief zur möglichen Entwicklung auf dem Modellbahnmarkt äußert, teile ich zu 100 Prozent, vor allem im Hinblick auf die schon länger infrage zu stellende Bezahlbarkeit des Hobbys. Im konkreten Fall – Roco und Fleischmann treten bei Märklin auf – sollte man aber eine Meldung des Managermagazins von Juli/August dieses Jahres als Hintergrund berücksichtigen. Dieser Meldung zufolge bietet die Modellbahnholding ihre beiden Marken wie Sauerbier bei potentiellen Investoren an. Das geht so weit, dass die Verkaufsofferte per E-Mail an die Infopostfächer der jeweiligen Empfänger versendet wird. Eine geordnete Verkaufs- oder Abwicklungsaktion sieht unter Kaufleuten anders aus. Hier entsteht der Eindruck, dass die Holding die Marken Roco und Fleischmann um jeden Preis loswerden will. Vor diesem Hintergrund sieht das gemeinsame Auftreten der drei Marken eher danach aus, dass Herr Sieber auch die Konkurrenzmarken übernehmen könnte. Dann wären keine Preisabsprachen, die kartellrechtlich ohnehin nicht zulässig wären, erforderlich, da alles in einer Hand läge. Machen wir uns nichts vor, die scheinbar heile Modellbahnwelt löst sich in Luft auf. Die Insolvenzen der letzten Jahre dürften neben den von den Herstellern angefangenen Entwicklungen wesentlich auch auf die von der Modellbahnpresse herbeigeschriebene Steigerung bei Detaillierung und digitaler Ausstattung und die daraus folgende Entwicklung zu exorbitanten Preisen zurückgehen, da diese nur noch von einem immer kleiner werdenden Personenkreis geleistet werden können. Der Einstieg für Kinder oder Jugendliche ist zu den aktuellen Bedingungen nicht mehr möglich. Die in diesem Zusammenhang gerne zitierten Computer, Smartphones usw. sind nicht allein für die Entwicklung verantwortlich, sondern hauptsächlich der menschliche Drang nach immer schöner, immer besser, immer größer. Dieses Problem besteht im Übrigen nicht nur im Modellbahnsektor.

Jürgen Fischer, E-Mail

Zutreffend

Betrifft: „Rennstrecke“ Heft 12/2017

Der Artikel in 12/17 über die Rheintalstrecke ist ausgezeichnet, speziell der aktuelle Teil. Mit der Situation über die Bahn im Südwesten traf er den Nagel auf den Kopf. Diesem Artikel könnte man noch einen zweiten Teil anfügen: die Hochrheinbahn. Diese ist ein absolutes Trauerspiel der Bahn AG. Es vergehen keine zwei Wochen ohne einen Artikel in der Lokalpresse – meistens nur negative. Baustellen, defektes Rollmaterial und so weiter. Neueste Info: Nach der historischen Brücke in Albbruck, soll auch die historische Brücke Waldshut-Koblenz (in ihrem Magazin erwähnt) ersetzt werden, obwohl anscheinend auf Schweizer Seite nichts bekannt ist. Bahn AG live. Ich bin nur froh, dass in in der Vergangenheit entschieden wurde, die Hochrheinbahn nicht durch meinen Wohnort Jestetten zu führen. Dadurch wurden wir an das SBB-Netz angeschlossen, was ein Vorteil für Berufspendler, Schüler und Touristen ist.

Armin Gehring, E-Mail

Verwechslung

Betrifft: „Melkus 1000 RS“ Heft 12/2017

Oje, was ist denn da passiert? Bei der Vorstellung des Melkus RS 1000 von Brekina ist mir nicht ganz klar geworden, welchen Pkw Herr Melkus als Grundlage für seinen tollen Sportwagen genommen hat. War es nun der Traburg oder der Wartbant? Auch ein Eisenbahnredakteur sollte wissen, dass in der DDR zwei Pkw-Typen hergestellt wurden: der Trabant und der Wartburg. Auf der Basis des Wartburg 353 entstand der RS 1000. Beide Fahrzeuge in einem hätte vielleicht manchem gefallen, aber es waren immer zwei Paar Schuhe. Sie haben sich einen peinlichen Fehler geleistet.

Frank Paschke, E-Mail

Einer Meinung

Betrifft: „Standpunkt“ Heft 12/2017

Der Standpunkt im Dezemberheft bringt es auf den Punkt: Keiner kümmert sich richtig um das Verkehrswesen. Diesen Beitrag muss man den Grünen auf den Tisch knallen, damit die das begreifen. Nur weiter so mit den Kommentaren. *Burkhard Wollny, E-Mail*

www.mc-vedes.com

Sichern Sie sich jetzt Ihre exklusiven Modelle bei Ihrem MC-Fachhändler

EXKLUSIV
NUR BEI UNS



E-Lok Vectron BR 193 „BoxXpress"

märklin H0

Spezialmotor zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen, Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter, konventionell in Betrieb. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. 2 mechanisch funktionsfähige Dachstromabnehmer.

36196 / 115 69 978 | H0 | VI NEM | ~ | 218 | digital | Auflage 500 | **229,99**

Erscheint Januar 2018



2-tlg. Erzwagen-Set, DB Schenker - Set 1-3

Roco

Set bestehend aus einer Doppeleinheit Erzwagen. Die Wagen verkehren als Doppeleinheiten zu mehreren Stück in Ganzzügen. Mit jeweils einer starren Kuppelstange sowie 2 Roco Kurzkupplungen und 2 Mittelpufferkupplungen (40376). (76188 und 76189 mit anderer Betriebsnummer).

Artikel	Spur	Epoche	Strom	Länge	Auflage		Preis
76165 / 115 70 062	H0	VI NEM	=	346	Auflage 200	SET	**64,99**
76188 / 115 76 061	H0	VI NEM	=	346	Auflage 200	SET	**64,99**
76189 / 115 76 079	H0	VI NEM	=	346	Auflage 200	SET	**64,99**

Ab sofort erhältlich



ÖBB EC 22 Johann Strauß

A.C.M.E.

EC 22 Johann Strauß aus dem Fahrplanjahr 1992 gebildet aus ÖBB Wagen in Verkehrsrot/Umbragrau. Der Zug fuhr von Wien Westbahnhof nach Köln. Dieser Zug dient als Vorbild.

ÖBB EC 22 Johann Strauß – Teil 1

A.C.M.E.

Set A: ÖBB 1. Klasse Avm mit Wagennummer 262 und 263 und ÖBB 2. Klasse Bvm mit Wagennummer 259.

AC90125 / 115 59 263 | H0 | V NEM | = | 909 | Auflage 350 | SET | **199,99**

ÖBB EC 22 Johann Strauß – Teil 2

A.C.M.E.

Set B: ÖBB Speisewagen WRmz und ÖBB 2. Klasse Bvm mit Wagennummer 256 und Bpm mit Wagennummer 258.

AC90126 / 115 59 271 | H0 | V NEM | = | 909 | Auflage 350 | SET | **199,99**

ÖBB EC 22 Johann Strauß – Teil 3

A.C.M.E.

Set C: ÖBB 2. Klasse BDpms mit Wagennummer 260 und Bpm mit Wagennummer 257.

AC90127 / 115 59 280 | H0 | V NEM | = | 606 | Auflage 350 | SET | **139,99**

Ihr schneller Klick zu uns!
gleich reinklicken
Einfach QR-Code mit Ihrem Handy einscannen.

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583-50 09 70

Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob, Inh. Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161-28 60

Dluzak (Dluzak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040-6 53 22 44

Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-, Spiel- & Bastelwelt, Inh. Peter Schwich e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321-41 87 16

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124-93 70 33

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Thalenhorststraße 15,
28307 Bremen,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298-9 16 50

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Gildestraße, Ecke Marie-Curie-Straße,
32760 Detmold,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Modellbahnladen Fortenbacher
(Modellbahnladen und Spielparadies Stephan Fortenbacher e.K.)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241-2 63 30

Spielwaren Pelz, Ernst Pelz (Inh. Ernst Pötter)
Mittelstraße 10+13, 34466 Wolfhagen,
Tel.: 05692-23 61

Modellbahn Apitz (Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202-62 64 57

Modellbahn-Center Recklinghausen
(Inh. Michael Pottrick)
Am Quellberg 2, 45665 Recklinghausen
Tel.: 02361-1 06 17 07

WIEMO Modellbahntreff Münster
(WIEMO Modellbahntreff Münster, Inh. Evelyn Wienker)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251-13 57 67

Modellbahnshop H. J. Wasser UG & Co. KG
Markt 6, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241-6 66 53

Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651-4 88 11

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte, Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904-12 92

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069-45 98 32

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann e. Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371-6 50 80 13

moba-tech (it-works Systemtechnik GmbH)
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326-7 01 31 71

Spiel + Freizeit Zinthäfner
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141-92 56 11

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161-7 25 77

Das Lokmuseum (Inh. Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelshausen,
Tel.: 07164-91 93 64

HEIGES Spielwaren
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711-3 96 94 60

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941-9 49 50

Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Kesslergasse 5, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261-9 21 20

Spielkiste (Spielkiste Brenner, Inh. Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243-1 67 06

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731-9 89 90

Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654-47 90 91

Spielwaren Schmidt
(Spielwaren Schmidt Inh. Karin Märkl e.K.)
Münchner Straße 33, 85221 Dachau,
Tel.: 08131-8 29 87

Die Spielzeugkiste (Inh. Michael Golombeck)
Wendelsteinstraße 3, 85591 Vaterstetten
Tel.: 08106-9 97 89 17

Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821-57 10 30

Spiel + Freizeit Gersthofen
(Spiel + Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821-249 21 20 00

Spielwaren Habermeyer
(Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92,
86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431-86 43

Spielwaren Möhnle
Schrannenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081-42 28

Spielwaren Härtle
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
Kaufbeurener Str. 1,
87616 Marktoberdorf,
Tel.: 08342-42 09 90

Modellbahnen Michael Höpfer
Oberdorfer Str. 5,
88085 Langenargen,
Tel.: 07543-30 29 064

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 27a, 90587 Siegelsdorf,
Tel.: 0911-75 31 75

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981-96 96 90

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4,
93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471-70 12 11

Carl Hilpert KG
Schulerstraße 1-3, AT-1010 Wien,
Tel.: 0043-1-51 2 33 69

Spielwaren Heiss
(Manfred Gress e.U.)
Museumsstraße 6,
AT-6020 Innsbruck,
Tel.: 0043-512-58 50 56

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19,
FL-9490 Vaduz,
Tel.: 00423-2 32 79 94

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53,
NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: 0031-20 6 59 94 94

Zevenspoor (Peter Schoonhoven)
Noordelijke Dwarsweg 94 a,
NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: 0031-65 4 26 69 93

Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25,
NL-8261 HL Kampen,
Tel.: 0031-38 3 33 82 84

Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90,
BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: 0032-16 40 70 42

vedes
www.vedes.com

SPIELZEUG-RING
www.spielzeug-ring.com

1977 legte die Deutsche Bundesbahn die 1845 erbaute Seitenbahn von Baden-Oos in die Kurstadt Baden-Baden still, die 1958 sogar noch instandgesetzt und elektrifiziert worden war.

Eisenbahn ins Weltbad

Vor 40 Jahren legte die Bundesbahn die zweigleisige elektrifizierte Stichbahn vom heutigen Bahnhof Baden-Baden direkt in die westliche Innenstadt still. Aktuell gibt es aber offenbar wieder die Chance für eine Renaissance der direkten Bahnverbindung ins Stadtzentrum: Die Oberbürgermeisterin der Kurstadt Margret Mergen holte im Sommer 2017 fast 20 Jahre alte Pläne zur Wiederbelebung der Bahn aus der Schublade.

Vor 172 Jahren entstand die kurze Bahnlinie entstanden, eine der ersten in Baden. Am 25. Juli 1845 ging die nur 4,2 Kilometer lange Seitenbahn in Betrieb. Die damals eingleisige Strecke mit einer maximalen Steigung von 1:125 führte in fast gerader Linie durch das Oostal. Als Endpunkt der Bahn entstand ein hölzernes Empfangsgebäude im einfachen Schweizerhaus-Stil. Bereits ein Jahr zuvor hatte die Eisenbahn die direkte Umgebung der Stadt Baden (ab 1931: Baden-Baden) erreicht: Am 6. Mai 1844 ging der fast neun Kilometer lange Abschnitt der Hauptbahn von Rastatt nach Oos in Betrieb. Die Anbindung an das Schienennetz trug rasch zur Entwicklung der Stadt bei. So zählte sie um 1840 rund 20 000 Kurgäste, 1845 waren es bereits 30 000. Und zur Jahrhundertwende registrierte die Stadt doppelt so viele Gäste. Angesichts des Aufschwungs wurde die Forderung geäußert, dass die Stadt für Personenzüge auf der badischen Hauptbahn „Pflichthalt" werden müsse. Diesen Wunsch, dass alle Züge von Oos nach Baden geleitet und von dort ihre Fahrt gen Süden oder Norden fortsetzen, erfüllte die badische Staatsbahn aber nicht. Stattdessen wurden die Rufe nach einem prunkvolleren Empfangsgebäude erhört: Nach dreijähriger Bauzeit konnte das neue Bahnhofsgebäude am 18. März 1895 eingeweiht werden. Entstanden war ein prächtiges 100 Meter langes Gebäude im Stil der Neorenaissance mit Anleihen aus dem Barock. Zum Neubau gehörte auch ein prunkvoller Fürstensaal: In die mondäne Kurstadt reisten damals viele gekrönte



FOTO: ANDREAS ILLGEN

Am 8. März 1975 wartet 456 005 abfahrbereit auf Gleis 1. Auf Gleis 2 steht 141 338 mit dem P 7282 nach Karlsruhe und auf Gleis 4 ist 141 022 mit einer bunten Garnitur zu sehen.



FOTO: STADTMUSEUM BADEN-BADEN

75 1117 passiert um 1950 den Bahnübergang Waldseestraße direkt am Bahnhof Baden-Baden. Rechts davon: das Stellwerk der Bauart Bruchsal G. Links: der einständige Lokschuppen und der badische Wasserturm.

Ein prunkvolles Empfangsgebäude

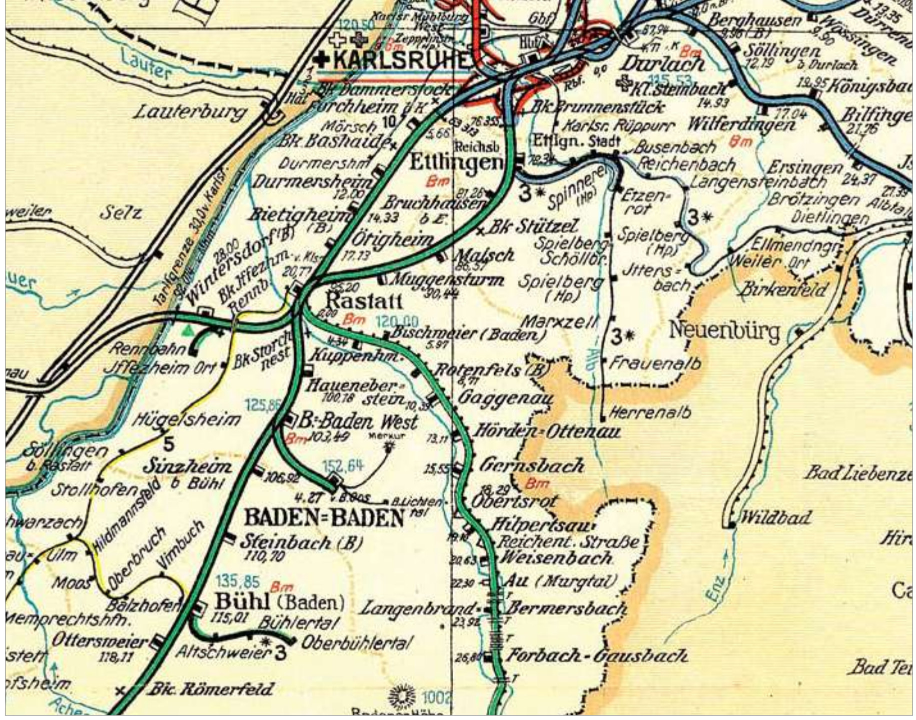


FOTO: ARCHIV DER VERLAGSGRUPPE BAHN

Baden-Baden liegt an der badischen Hauptbahn, von der eine 4,2 Kilometer lange Stichstrecke ins westliche Stadtzentrum abzweigt. 1928 wird der Bahnhof Baden-Oos in Baden-Baden West umbenannt. Und 1932 erhält der Endbahnhof Baden-Baden den Zusatz „Stadt" in seinem Namen. 1937 verschwindet das „Stadt" und aus Baden-Baden West wird erneut Baden-Oos.

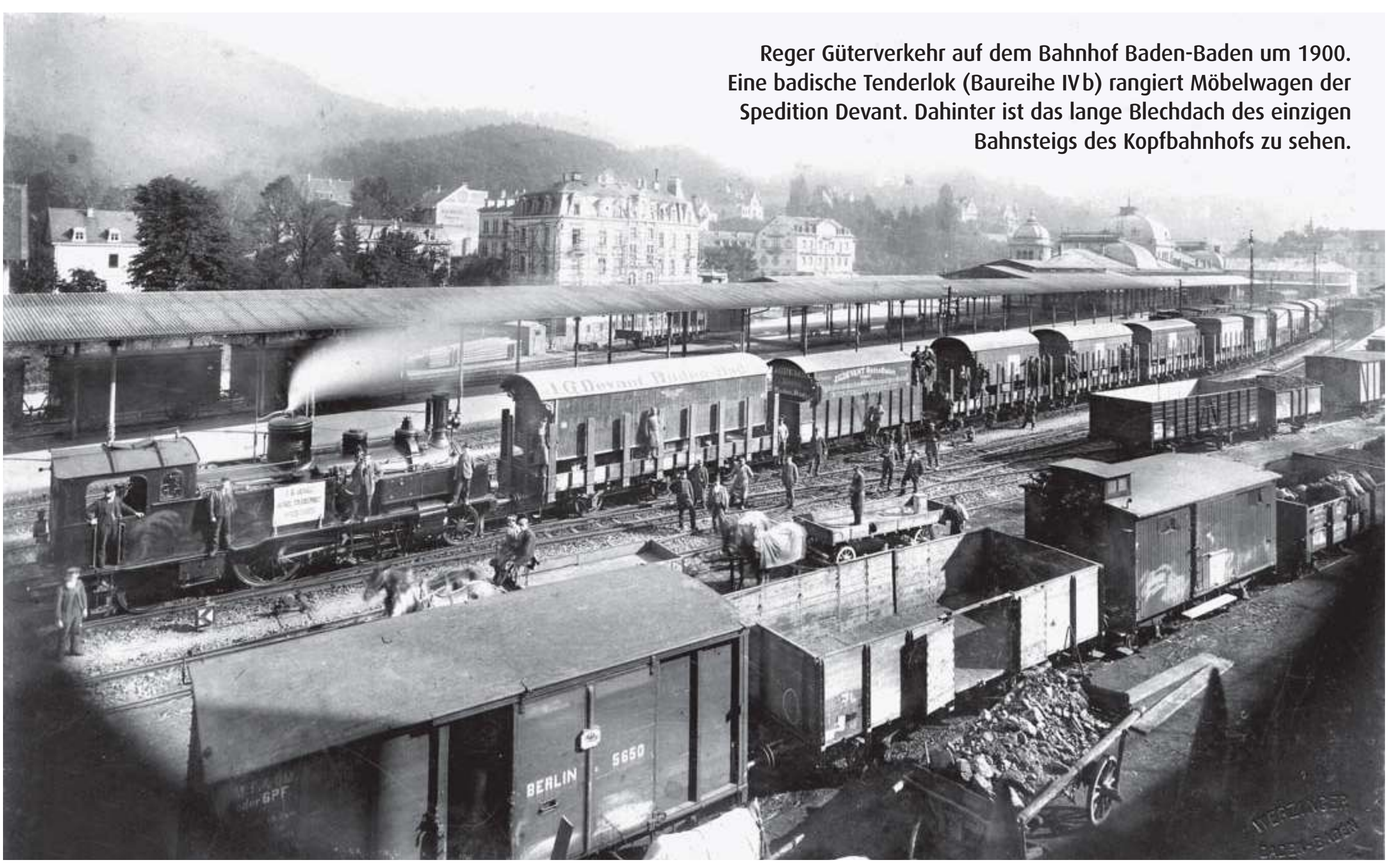
Häupter aus dem In- und Ausland. Bereits 1903, 28 Jahre vor der offiziellen Umbenennung der Kurstadt Baden, wurde deren Bahnhof in „Baden-Baden" umbenannt. Danach verwirklichte man Pläne für den zweigleisigen Ausbau der Seitenbahn: Im August 1907 war der Grunderwerb für das

Aus dem Bahnhof Baden wird Baden-Baden

Vorhaben abgeschlossen und am 18. August 1908 wurde die zweigleisige Strecke eröffnet. Mit Beginn des 20. Jahrhunderts verkehrten ab dem Stadtbahnhof Baden-Baden neben Zubringerzügen zur Hauptbahn in Baden-Oos auch durchgehende Fernverkehrszüge oder zumindest Kurswagen, so etwa nach Amsterdam, Brüssel, Straßburg und Paris, Berlin, München und Luzern.

Nach 1900 verfügte der Bahnhof über zehn Gleise, zwei Bahnsteig- und acht Gütergleise und die folgenden bahnbetrieblichen Einrichtungen: Auf Höhe der Einfahrt des einständigen Lokschuppens zwischen den Gleisen 1 und 2 stand ein Wasserkran. Zudem gab es einen badischen Wasserturm, dessen Behälter auf einem Holzgestell ruhte. Gegenüber des Wasserturms stand, ebenfalls zwischen den Gleisen 1 und 2, ein Stellwerk der Bauart Bruchsal G. Hinzu kam eine Drehscheibe mit einem Durchmesser von 11,5 Metern an Gleis 10.

In den Jahrzehnten bis zum Ersten und schließlich bis zum Zweiten Weltkrieg gab es täglich zwischen 40 und 50 Verbindungen auf der Seitenbahn. Vereinzelt endeten auch Schnellzüge aus Berlin und Hamburg am Kopfbahnhof. Das prächtige Empfangsgebäude überstand den Zweiten Weltkrieg im Gegensatz zu vielen anderen badischen Bahnhöfen unbeschadet. Der Bahnhof Baden-Oos wurde dagegen schwer getroffen. In der Nachkriegszeit



Reger Güterverkehr auf dem Bahnhof Baden-Baden um 1900. Eine badische Tenderlok (Baureihe IV b) rangiert Möbelwagen der Spedition Devant. Dahinter ist das lange Blechdach des einzigen Bahnsteigs des Kopfbahnhofs zu sehen.

FOTO: STADTARCHIV BADEN-BADEN



FOTO: STADTARCHIV BADEN-BADEN

Das Empfangsgebäude von Baden-Baden im Jahr 1900, vom Vorplatz an der Langen Straße aus gesehen. Von 1910 bis 1951 halten dort an einer dreigleisigen Haltestelle die Straßenbahnen der Baden-Badener Tal-Linie. Baden-Baden ist bis heute in H0 und N erhältlich. Allerdings haben die Modellbauer auf den Anbau mit dem einstigen Fürstensaal verzichtet.



vermerkte die Bundesbahn in ihren Bahnunterlagen, dass der Stadtbahnhof „außergewöhnlich stark" durch die französische Besatzungsmacht beansprucht werde. Offenbar wurden viele Sonderzüge eingesetzt. In den Berichten der Bundesbahn aus den Nachkriegsjahren wurde stets betont, dass die Güterrampen sehr ausgelastet seien und im Bahnhofsbereich ein reger Rangierbetrieb stattfinde. Westlich des Bahnhofs befanden sich ein Handdrehkran für die Entladung von Holz-Waggons und eine Kesselwagenabfüllstelle.

Auf der Stichbahn im Oostal verkehrten in der Nachkriegszeit bis zu 62 Züge täglich von 4 bis 24 Uhr. Vor allem Schlepptenderloks der Baureihe 50 sowie Tenderloks der Baureihe 75.10 gehörten zum dortigen Bahnalltag. Doch ab April 1950 wurden Dampflokomotiven nur noch im Berufsverkehr eingesetzt und bis Ende November durch Dieseltriebwagen und -loks ganz ersetzt. Den Personenverkehr übernahmen hauptsächlich Triebwagen, darunter VT 63 902 (Ex-VT 137 138) und in den Randzeiten auch

Sehr gute Auslastung kontra aufwendiger Betrieb

ein Schienenbus der Baureihe VT 95. Zum zivilen Bahnverkehr kamen damals täglich bis zu zehn Sonderzüge der französischen Armee hinzu. Zu deren Fuhrpark gehörte auch VT 137 080 mit dem Steuerwagen VS 145 131. Das Gespann wurde damals regelmäßig im Verkehr der französischen Besatzungsmacht von Baden-Baden nach Berlin-Tegel eingesetzt. Ebenso zählte VT 60 531 zu diesem Fuhrpark.

Gewinne erwirtschaftete die Bundesbahn mit der Baden-Badener Stichbahn indes nicht: So standen beispielsweise 1949 den Einnahmen von 120 000 Mark Ausgaben von 745 000 Mark entgegen, 57 Prozent davon waren Personalausgaben für die 70 Beamten und 33 Angestellten. Beschäftigt waren beispielsweise 53 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter direkt am Stadtbahnhof. Hinzu kamen drei Zugbegleiter, zwölf Lokführer und sieben Mitarbeiter im Werkstättendienst sowie zehn Bahnwärter. Denn auf der kurzen Stichstrecke existierten sieben Bahnübergänge und Gleisanschlüsse zum Kohlenlager der französischen Streitkräfte und zur Ziegelfabrik. Das Güterverkehrsaufkommen betrug 1951 am Bahnhof Baden-Baden 68 910 Tonnen. Dazu gehörten mit Tabak beladene Güterwagen, die mit Culemeyer-Straßenrollern zur Baden-Badener Batschari-Zigarettenfabrik transportiert wurden, sowie Lieferungen für das örtliche Autohaus und Weintransporte der vielen Winzer.

Obwohl erstmals Stimmen zu hören waren, die am Sinn und Zweck der Seitenbahn zweifelten, wurde die Strecke Ende der 50er-Jahre noch elektrifiziert: Der erste planmäßige Zug mit einer Elektrolok fuhr



FOTO: GERHARD GRESS

Am 4. März 1975 werden an der Verladerampe Autotransportwagen für das Autohaus Gerstenmaier entladen. Auf Gleis 8 stehen zwei Güterwagen. Am Ende des Gleises ist der Übergang für den Straßenroller zu sehen.

am 1. Juni 1958 von Baden-Oos nach Baden-Baden. Ab dieser Zeit verkehrte ein mit einer E 10 bespanntes Zugpaar (E 646/647) zwischen Baden-Baden und Koblenz. Bereits 1957 war die Elektrifizierung der Rheintalbahn abgeschlossen. Am 5. Juli 1957 fuhr der erste Reisezug mit E 10 101 von Offenburg nach Karlsruhe über Baden-Oos. In den 1960er-Jahren wurden für den Zubringerverkehr Triebwagen der Baureihe ET 25 eingesetzt. Einige Verbindungen des Fahrplans übernahmen im Verlauf der 1960er-Jahre Stadtomnibusse. Denn die Baden-Badener Straßenbahn, die ebenfalls 41 Jahre die beiden Bahnhöfe verbunden hatte, war bereits 1951 eingestellt worden. Die kurze Eisenbahnstrecke erschien der Baden-Badener Kommunalpolitik und der Bundesbahndirektion Karlsruhe damals unmodern. Vor allem die zahlreichen Bahnübergänge waren den Verantwortlichen mit Blick auf die Betriebskosten und den zunehmenden Autoverkehr ein Dorn im Auge. So forderte die Stadt Baden-Baden Mitte der 1960er-Jahre vehement die Einstellung der Strecke. Vom 16. bis 22 Mai 1965 führte die Deutsche Bundesbahn eine Verkehrszählung durch: Nur noch 19 bis 32 Reisende pro Zug wurden gezählt. Trotzdem wurden 1966 entsprechende Stilllegungs-Pläne zurückgestellt. Bis in die 1970er-Jahre verlagerte die Bundesbahn weitere Verbindungen von der Schiene auf die Straße. Im November 1976 beschloss sie schließlich die Stilllegung der Stichstrecke. Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle (SPD) genehmigte am 26. Juli 1977 per Erlass das Ende der Bahnlinie nach 132 Betriebsjahren. Zur damaligen Zeit wies der Fahrplan für die Baden-Badener Seitenbahn noch bis zu 29 Verbindungen je Richtung auf. Doch 18 Fahrten davon wurden bereits mit Omnibussen durchgeführt, sonntags sogar alle Fahrten. Am 24. September 1977 ver-



FOTO: HERBERT STEMMLER

Innenansicht des Empfangsgebäudes von 1895, aufgenommen kurz vor der Stilllegung der Baden-Badener Seitenbahn im Jahr 1976.



FOTO: SAMMLUNG SVEN HEINEMANN

Der Bahnhof Baden-Baden aus der Vogelperspektive um 1912: Links ist das später demontierte Gleis 10 mit der Drehscheibe zu sehen. Parallel zum Empfangsgebäude erstreckt sich am anderen Ende des Gleisfelds der Güterschuppen mit Dienstgebäude und Verladerampen.

ließ um 11.02 Uhr der letzte Personenzug mit Zuglok 141 131 und ein paar Silberlingen als Sonderfahrt den Kopfbahnhof Baden-Baden gen Baden-Oos. Offiziell wurde der dortige Bahnhof einen Tag später zum Fahrplanwechsel in Baden-Baden umbenannt. Nach der Stilllegung übernahm die Stadt Baden-Baden das Bahnhofsgebäude und die Flächen der ehemaligen Gleistrassen. Der Abriss der Stichstrecke durch das Oostal wurde rasch vollzogen. Zum Einsatz kam dabei eine 212 mit einem Gleisjochkran. Teile der alten Bahnsteigüberdachung wurden 1978 abmontiert und in Bad Herrenalb wieder aufgebaut. Auch die Bahnsteighalle des Albtal-Bahnhofs Ettlingen-Stadt besteht aus Teilen der ehemaligen Baden-Badener Bahnhofsbedachung. Das Empfangsgebäude ist heute Teil des Baden-Badener Festspielhauses. □ *Sven Heinemann*

FOTOGRAFIEN VOM BAHNBETRIEB SIND RAR

Sven Heinemann, 1978 in Baden-Baden geboren, ist Mitglied des Abgeordnetenhauses von Berlin. Er hat den 1977 stillgelegten Stadtbahnhof seiner Heimatstadt leider nie im Betrieb erlebt. Der bekennende Eisenbahnfan sammelt aber Material zu der einstigen Stichbahn und der Eisenbahn in Baden-Baden. In den einschlägigen Archiven und in bekannten Privatsammlungen gibt es leider auffällige Dokumentationslücken. So fehlen Aufnahmen aus der Reichsbahnzeit mit Dampfbetrieb. Auch Nachkriegsbilder vom Bahnbetrieb mit Dampf- und Dieselkraft und vom Bahnhof selbst mit seinem Vorplatz und dem dortigen Straßenbahn- und dem O-Bus-Verkehr sind äußerst rar. Ebenso fehlen Bilder vom französischen Militärverkehr, vom Lokschuppen in Baden-Oos und vom Abbau der Gleise zwischen Baden-Baden und Baden-Oos. Haben Sie Material zur Baden-Badener Strecke und zum Bahnhof mit dem Abzweig zum Gaswerk? Wenn ja, dann nehmen Sie bitte telefonisch unter (030) 29363364 oder per E-Mail über sven.heinemann@spd.parlament-berlin.de Kontakt zu unserem Autor auf.



FOTO: GERHARD GRESS

Westlich des Bahnübergangs Waldseestraße steht am 4. März 1975 noch der ehemalige Drehkran für die Entladung von Waggons, der per Hand bedient wird. Dahinter befand sich einst eine Kesselwagenabfüllstelle.

SCHLAGADER DES GÜTERVERKEHRS

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



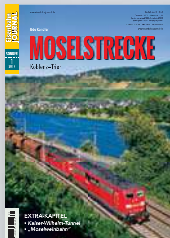
E 18 und E 19
Best.-Nr. 531602



Preußische P 8
Best.-Nr. 541601



V 90
Best.-Nr. 541602



Moselstrecke
Best.-Nr. 531701



Lokstationen
Best.-Nr. 541701



Frankfurt am Main
Best.-Nr. 531702

Alle Bände mit 92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen, je € 12,50



NEU

Obwohl sie zwei Rampenabschnitte aufweist, auf denen auch nach dem Ende der Dampfepoche im Jahr 1965 schwere Güterzüge die Unterstützung einer Schublok benötigten, entwickelte sich die Bahnlinie Hagen – Siegen – Gießen schon früh zu einer Schlagader des Güterverkehrs. Im Güterverkehr dominierten bis 1965 die „Jumbos" der Baureihe 44, während vor Reisezügen eine große Loktypen-Vielfalt herrschte – u.a. mit Maschinen der Baureihen 01, 01.10, 03.10, 23, 38, 39, 41 und 50. Ausführliche Kapitel berichten über die Bahnbetriebswerke entlang der Ruhr-Sieg- und der Dillstrecke sowie über die vielen Zweigstrecken, von der legendären schmalspurigen Kreis Altenaer Eisenbahn bis hin zur Nebenbahn Dillenburg – Wallau, die einst einen Zahnstangenabschnitt aufwies.

92 Seiten, DIN-A4-Format, Klammerheftung, mehr als 140 historische und aktuelle Fotos

Best.-Nr. 531801 | € 12,50

eBooks

VGB

Jetzt als eBook verfügbar!



Baureihe 01.10
Best.-Nr. **540801-e**



Baureihe 151
Best.-Nr. **541002-e**

Je eBook € 10,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter
www.vgbahn.de/ebook
und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.

www.facebook.de/vgbahn

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de





Zwei Teilstrecken gingen von Kerkerbach aus: eine kurze nach Dehrn (dreischienig) und die 1000-mm-Strecke nach Mengerskirchen.

Vom Lahntal auf die Höhen des Westerwaldes: Im südlichen Hessen bot die Kerkerbachbahn abwechslungsreichen Betrieb.

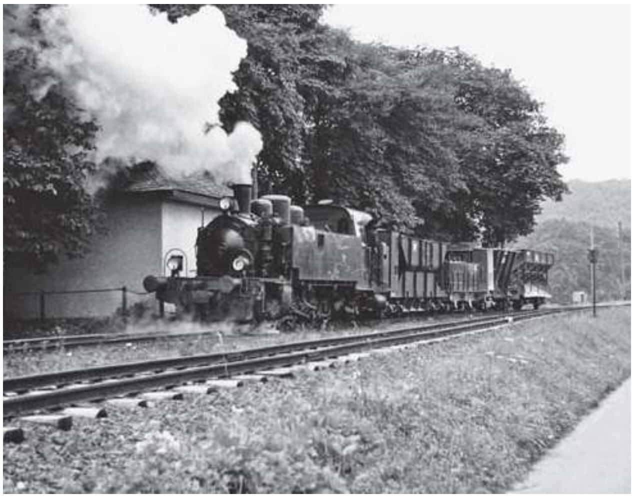
Am Kerkerbach

Nachdem bis 1863 die Lahntalbahn in Betrieb gegangen war, forderten Bergwerks- und Grubenbesitzer weitere Bahnen in die Seitentäler. 1870 wurde mit den Strecken Limburg – Hadamar und Diez – Zollhaus begonnen, 1875 folgte Eschhofen – Niederselters, 1884 Staffel – Siershahn. All diese Linien wurden in Regelspur gebaut.

Eine Bahn sollte aber auch das Kerkerbachtal erschließen, welches sich bei Runkel nach Nordosten in den Vorderwesterwald erstreckte. Nach einigen Vorarbeiten wurde die Konzession am 9. Mai 1884 erteilt. Drei Tage später gründete sich die „Kerkerbachbahn Aktien Gesellschaft“ mit Sitz in Limburg. Es wurden 1900 Aktien ausgegeben, um das Kapital von 950 000

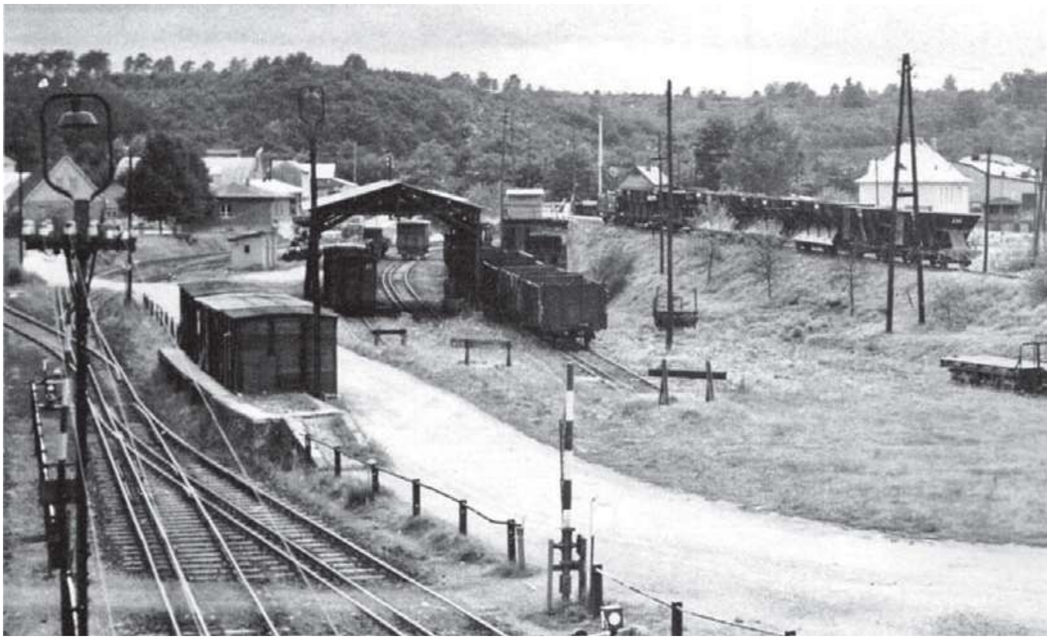


Blick aus Richtung Nordwesten im Jahr 1958: Oben am Bildrand verläuft die Staatsbahn, nach rechts geht es über die Lahnbrücke nach Limburg. Im Bildmittelpunkt liegen die Anlagen der Kerkerbachbahn. Die Dreischienengleise der Strecke nach Dehrn laufen unten aus dem Bild.



Am Haltepunkt Kerkerbach West der Schmalspurstrecke dampft im Jahr 1957 Lok 16 vorbei. Bis zum Bahnsteig der Staatsbahn waren es von dort nur knappe 100 Meter Fußweg.

Vom Fußgängersteg aus aufgenommen: vorn zwei alte Güterwagen-Kästen als Lagerraum für Expressgut, dahinter die Umladehalle und das Sturzgerüst der KB.



Mark aufzubringen. Der Bau und die Erstausrüstung der Bahn wurde an die Berliner Firma Soenderop & Co. vergeben, die sich mit 150 000 Mark an der Aktienzeichnung beteiligte. Ende 1884 begannen die Bauarbeiten und bereits am 1. Mai 1886 wurde der 3,1 Kilometer lange Abschnitt Dehrn – Kerkerbach eröffnet. Es folgte 1887 das Teilstück Kerkerbach – Eschenau (5,5 km) und schon am 10. Januar 1888 Eschenau – Heckholzhausen (6,7 km). Der Gütertransport wurde jeweils sofort, die Personen-, Gepäck-, Stückgut- und Postbeförderung am 1. Juni 1888 auf der Gesamtstrecke aufgenommen. Doch es kam zu Mehrkosten beim Landkauf wegen teurer Enteignungsverfahren und durch die Erweiterung des Staatsbahnhofs Kerkerbach, welche sich die Reichsbahn teils von der Kerkerbachbahn (KB) bezahlen ließ. Die Baukosten beliefen sich auf fast 1,37 Millionen Mark. Der Mehrbetrag musste mit einem Kredit und zusätzlichen Aktienausgaben gedeckt werden – eine schwere Hypothek für die ersten Betriebsjahre.

Von Anfang an schwierige finanzielle Bedingungen

Die Bahn beschäftigte 30 bis 45 teils beamtete Mitarbeiter und beförderte 50 000 bis 110 000 Tonnen im Jahr. Doch Umsatz und Gewinn blieben weit hinter den Erwartungen zurück. Man hoffte, mit einer Erweiterung der Bahn nach Hintermeilingen, Waldernbach und Mengerskirchen die dort liegenden Tongruben und Basaltbrüche besser zu erschließen, um das Betriebsergebnis zu optimieren. Auch der damalige Kommunalverband hatte Interesse an der Verlängerung der Bahn und gewährte einen Kredit von zwei Millionen Mark. Im Jahr 1905 wurde der Abschnitt bis Hintermeilingen in Betrieb genommen, dann der nach Waldernbach (1907) und Mengerskirchen (1908). Die Gesamtstrecke war nun 35 Kilometer lang. Seil- und Schleppbahnen (600 mm) erschlossen seitlich liegende Braunkohle- und Eisenerzgruben oder Basaltbrüche. 1910/11 erfolgte noch der Bau einer sechs Kilometer langen Anschlussbahn vom Bahnhof Eschenau zu den Basaltbrüchen am „Beselicher Kopf". Die Bahn hatte nun ihre größte Ausdehnung erreicht. Doch wieder wurden die Erwartungen nicht erfüllt. Auch der Erste Weltkrieg traf die KB hart.

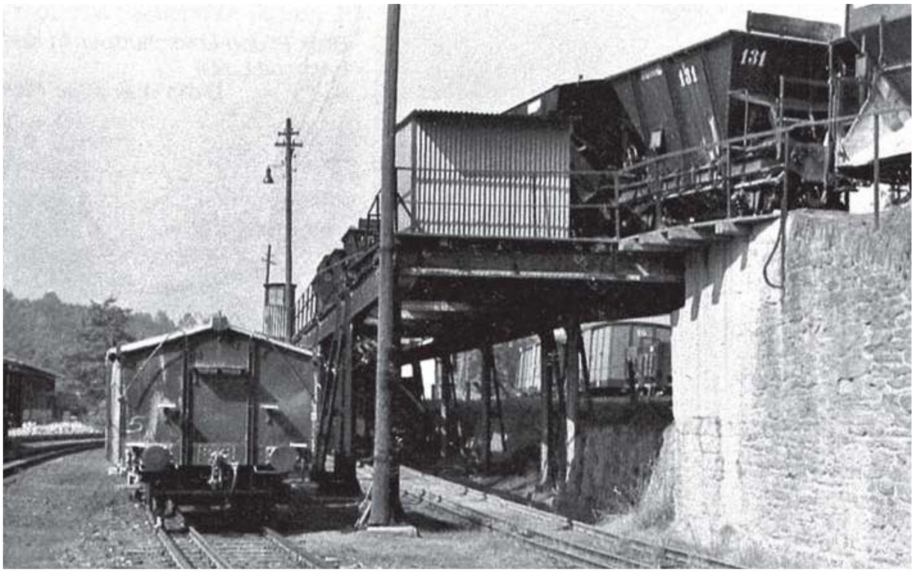


Beim Blick in Richtung Westen sieht man links die Lahnbrücke der Staatsbahn, daneben die hellen Gebäude der Nassauischen Terrazo-Werke. Auf dem Dreischienengleis steht ein Schotterzug aus Regelspurwagen. Lok 17, eine preußische T 13, rangiert. Gut erkennt man auch die Entladetrichter der Sturzbühne und rechts das neue Verwaltungsgebäude der KB.

Die Folgejahre mit wirtschaftlichem Niedergang machten erste Stilllegungen unumgänglich. 1919 schloss man den Anschluss ab dem Bahnhof Eschenau, 1920 den Streckenabschnitt Hintermeilingen – Mengerskirchen, der noch einige Jahre von den Grubenbesitzern als nichtöffentliche Anschlussbahn betrieben wurde.

So verkleinert, überstand die Kerkerbachbahn die 20er-Jahre. Der Börsenkrach 1932/33 mit der nachfolgenden Wirtschaftskrise war dann der absolute Tiefpunkt. Die KB entließ alle Arbeiter und wickelte einen Minimalbetrieb mit den verbleibenden Beamten ab. Durch öffentliche Unterstützung wurde ein Konkurs 1935 verhindert. Ausgerechnet der Autobahnbau rettete die Bahn: Von 1937 bis 1939 wurde östlich von Limburg die Reichsautobahnbrücke über die Lahn gebaut. Das Material wurde über Mehrschienen-Anschlussgleise von Dehrn über Dietkirchen zur Baustelle transportiert.

Der Autobahnbau bei Limburg rettet die Bahn



Die Schmalspurwagen oben auf dem Sturzgerüst wurden von einer Seilwinde (in der Wellblechbude) bewegt. Die schweren Loks 14 bis 19 durften das Sturzgerüst nicht befahren.

Der Zweite Weltkrieg brachte wieder einen Rückgang der Frachten und Arbeitskräftemangel. Zerstörungen durch Bombenangriffe blieben aber aus. Nach 1945 gab es auch auf der KB volle „Hamsterzüge", mit denen die notleidende Bevölkerung aus Limburg die Bauern der Westerwalddörfer aufsuchte, um ihr letztes Hab und Gut gegen etwas Essbares zu tauschen. Nach dem Krieg entwickelte sich die Bahn gut: Drei Dampfloks und moderne Selbstentladewagen wurden angeschafft, 1958 kaufte man zwei fabrikneue Dieselloks. Doch der zunehmende Lkw-Verkehr und eine Verlagerung des Frachtaufkommens auf die untere Strecke machten 1960 eine Stilllegung des oberen Abschnitts im Personen- und Güterverkehr unumgänglich. Nur die 3,5 Kilometer nach Dehrn blieben übrig. Dort lag das expandierende Kalkwerk in Steeden, das für reichlich Fracht sorgte. Als sich im Jahr 1975 abzeichnete, dass das Werk seinen Liefervertrag mit der BASF Ludwigshafen verlieren würde, sah der damalige Vorstand der KB keine Zukunft im Bahngeschäft mehr. Die Deutsche Bundesbahn übernahm Strecke, Fahrzeu-

ge sowie Personal und führte den Betrieb noch viele Jahre weiter. Leider sank das Frachtaufkommen und so kündigte man im Jahr 2000 den letzten verbliebenen Kunden, die Strecke lag still. Erst 2009 wurde ein Teil für den neu eingerichteten Kalkverkehr zur BASF Ludwigshafen reaktiviert und der Werksbahnhof der Kalkwerke komplett um- und neu gebaut.

Die Kerkerbachbahn AG firmierte ab 1975 in Mannheim und lebte vom Immobiliengeschäft. Bald verzockte man sich bei Spekulationen. Die leere Kasse sollte mit einer neuen Aktienausgabe ausgeglichen werden, doch die Blase platzte. Die AG ging 1982 konkurs, der Vorstand für sechs Jahre ins Gefängnis, das unrühmliche Ende einer 100-jährigen Geschichte.

Die KB vergab während ihrer Geschichte 20 Loknummern, es waren aber gleichzeitig jeweils nur zwei bis vier Maschinen in Betrieb. Diese reichten für die täglich drei bis vier Züge aus, die meist als GmP gefahren wurden. Nach den ersten Jahren mit zwei- und dreiachsigen Tenderloks leistete man sich in den Jahren 1909 bis 1919 drei vierachsige Maschinen mit 700 PS. Auch gebrauchte Exoten wie eine Hagans-Kastenlok und 600-mm-Feldbahnloks für die Zubringerbahnen fanden ihren Weg zur KB.

Alle Materialien, die mir bisher zugänglich gemacht wurden, habe ich auf der Website „www.kerkerbachbahn.de" zusammengestellt. □ *Achim Mannes/abp*



Die 1´E1´-Lok 16 wurde aus einer 750-mm-Heeresfeldbahn-Schlepptenderlok (Jung, 1941) umgebaut. Dabei erhielt sie die sehr üppigen Wasserkästen. Sie war die letzte Dampflok der KB.



FOTOS (8): SLG. HEIMATVEREIN SCHADECK/ACHIM MANNES

Die Loks 18 und 19 wurden 1958 von der Firma Ruhrthaler beschafft. Später liefen sie als 333 901 und 902 bei der DB, dann in der Schweiz. Heute steht 333 902 in Altenbeken.

Behelfspersonenwagen gerettet

Eine Familie aus Gaudernbach benutzte seit Jahren den ehemaligen Wagen 19 als Gartenlaube. Nun brauchte sie ihn nicht mehr und fragte an, ob man ihn übernehmen wolle. Ohne lange zu überlegen, hat man den Wagenkasten geborgen, um ihn zu restaurieren und ihn dann an einem geeigneten Ort, möglichst auf der alten Strecke, aufstellen zu können. Ein Landwirt aus Dehrn half großzügig mit einer Unterstellmöglichkeit. Am 7. Oktober 2017 wurde das historische Stück nach Dehrn transportiert, um dort mit Hilfe des Heimatvereins Schadeck auf Vordermann gebracht zu werden. Es handelt sich um einen ehemaligen GGw-Güterwagen (Carl Weyer Düsseldorfer Eisenbahnbedarf) aus dem Jahr 1907. Er wurde 1945 zum Behelfspersonenwagen umgebaut, ist keine Schönheit, aber mit seinen 110 Jahren und als letzter noch vorhandener Wagen der KB unbedingt erhaltenswert. Erste Arbeiten zur Restaurierung haben begonnen.



Die Wagen 19 und 17 unter dem Sturzgerüst. Sie wurden aus vierachsigen G-Wagen umgebaut.



FOTO: ACHIM MANNES

In Sicherheit: Dem Wagenkasten mit Holzaufbau auf einem Stahlrahmen fehlen leider seine Drehgestelle.

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

BAHN- UND ZEITGESCHICHTE

Berlin und seine Verkehrswege

Dieses Werk führt Sie mit 520 seltenen, meist unveröffentlichten Fotografien und Abbildungen vor allem durch die schwierigen Vor- und Nachkriegsjahre sowie die Zeit der Teilung bis in die Wendezeit (1989/90). Dem bekannten Freiburger Redakteur und VGB-Bestsellerautor Gerhard Greß ist hier wieder ein großartiges Buch gelungen, in dem sich das von Wirtschaftskrisen, Kriegen, Wiederaufbau und Strukturwandel geprägte 20. Jahrhundert widerspiegelt.
248 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, rund 520 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581734 | € 39,95

NEU



Aus unserer Erfolgsreihe

Testleser gesucht

★ ★ ★ ★ ★ *Als gebürtiger Berliner habe ich ein derartiges Buch schon lange gesucht, das einen umfassenden Überblick über die Eisenbahngeschichte der Stadt gibt und auch die stadtgeschichtlichen Bedingungen berücksichtigt!*
Herr Lücker aus Berlin



Freiburg und seine Verkehrswege

232 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, über 200 Farb- und Schwarzweißfotos, farbige Streckenkarte
Best.-Nr. 581630 | € 34,95



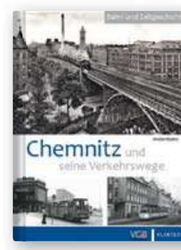
Hamburg und seine Verkehrswege

208 Seiten l ca. 440 Abbildungen
Best.-Nr. 581623 | € 34,95



Dresden und seine Verkehrswege

144 Seiten l ca. 250 Abbildungen
Best.-Nr. 581514 | € 24,95



Chemnitz und seine Verkehrswege

208 Seiten l ca. 400 Abbildungen
Best.-Nr. 581631 | € 34,95



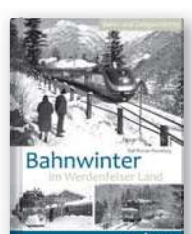
Die Höllentalbahn und Dreiseenbahn

264 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 450 Farb- und Schwarzweißfotos, farbige Streckenkarte
Best.-Nr. 581528 | € 39,95



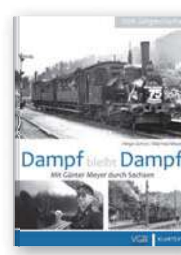
Hamburg und die Eisenbahn 1964–1973

256 Seiten l ca. 320 Abbildungen
Best.-Nr. 581605 | € 34,95



Bahnwinter im Werdenfelser Land

144 Seiten l ca. 200 Abbildungen
Best.-Nr. 581532 | € 24,95



Dampf bleibt Dampf

144 Seiten l ca. 450 Abbildungen
Best.-Nr. 581632 | € 29,95

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de

NEUHEITEN AUS DEM UMFANGREICHEN VGB-BUCHPROGRAMM

SCHIENENWEGE GESTERN UND HEUTE

Fotografische Zeitreisen in der jeweiligen Region: jeweils 144 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos

★ ★ ★ ★ ★ Die Bildzeilen sind journalistische Meisterwerke: In wenigen Zeilen wird den Lesern nicht nur beschrieben, was sie auf den Fotos sehen, sondern auch der zweite und dritte Blick geschenkt. Was hat sich verändert in wenigen Jahrzehnten? Wohin geht – buchstäblich – die Reise?

Paul-Josef Raue
(Chefredakteur, Thüringer Allgemeine)



Zeitreise durch Ost-Sachsen

Dresden und das östliche Sachsen blicken auf eine lange und interessante Geschichte der Eisenbahn zurück. Entsprechend eindrucksvoll sind die Bildvergleiche, die wir in diesem Band der sehr erfolgreichen VGB-Buchreihe Schienenwege durch die Zeit präsentieren. André Marks, ein anerkannter Kenner der sächsischen Eisenbahngeschichte, hat mit großer Sorgfalt alte Aufnahmen von namhaften Fotografen ausgewählt und die heutige Situation nachgestellt.

Best.-Nr. 581702 | € 29,95

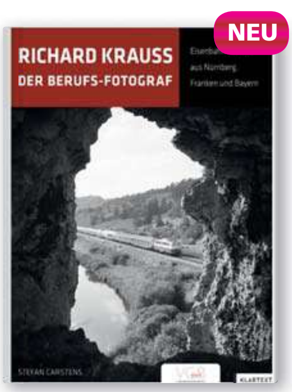


Zeitreise durch Berlin

Best.-Nr. 581701 | € 29,95



KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG



Richard Krauss – Der Berufs-Fotograf

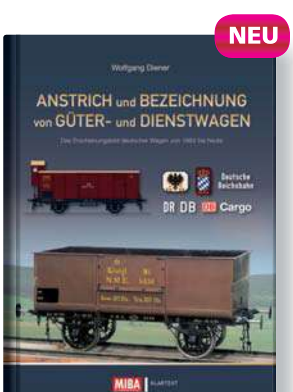
Eisenbahn-Motive aus Nürnberg, Franken und Bayern

Richard Krauss war ein Nürnberger Industrie- und Werbefotograf mit einem Faible für die Eisenbahn. In seinen Bildern legte er den Fokus nicht nur auf eine möglichst perfekte Präsentation der Loks und Züge, sondern er inszenierte sie oft mit Statisten aus dem Familien- und Freundeskreis.

176 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, über 280 historische Farb- und Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581732 | € 29,95

DAS STANDARDWERK JETZT KOMPLETT



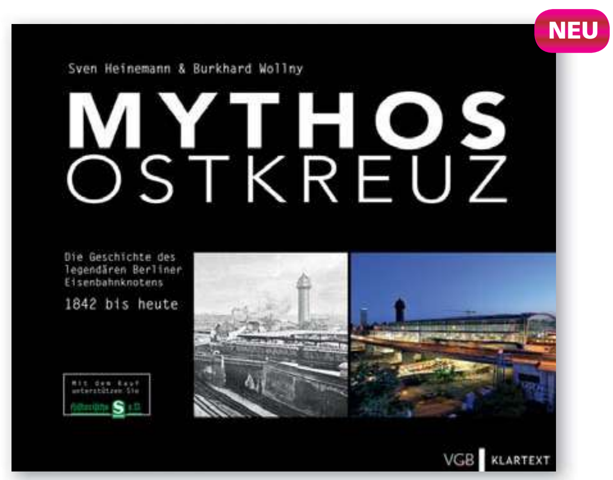
Anstrich und Bezeichnung von Güterwagen

Der letzte Band der Trilogie über den Anstrich und die Bezeichnung von Schienenfahrzeugen widmet sich den Güter- und Bahndienstwagen: Anhand amtlicher Unterlagen und offizieller Quellen betrachtet Wolfgang Diener lückenlos die staatlichen Eisenbahnen der Länder ab 1864, die ehemaligen, später verstaatlichten Privateisenbahnen und die Deutsche Bahn AG. Die Gattungszeichen der Güter- und Dienstwagen werden dargestellt, Güterwagen mit den typischen Anschriften gezeigt und die gebräuchlichen Anschriften tabellarisch aufgelistet. Ein Standardwerk, das in keiner Eisenbahn-Bibliothek fehlen darf.

272 Seiten, 21,5 x 29,2 cm, ca. 300 Fotos und Zeichnungen

Best.-Nr. 15088138 | € 39,95

LEGENDÄRER EISENBAHNKNOTEN



Mythos Ostkreuz

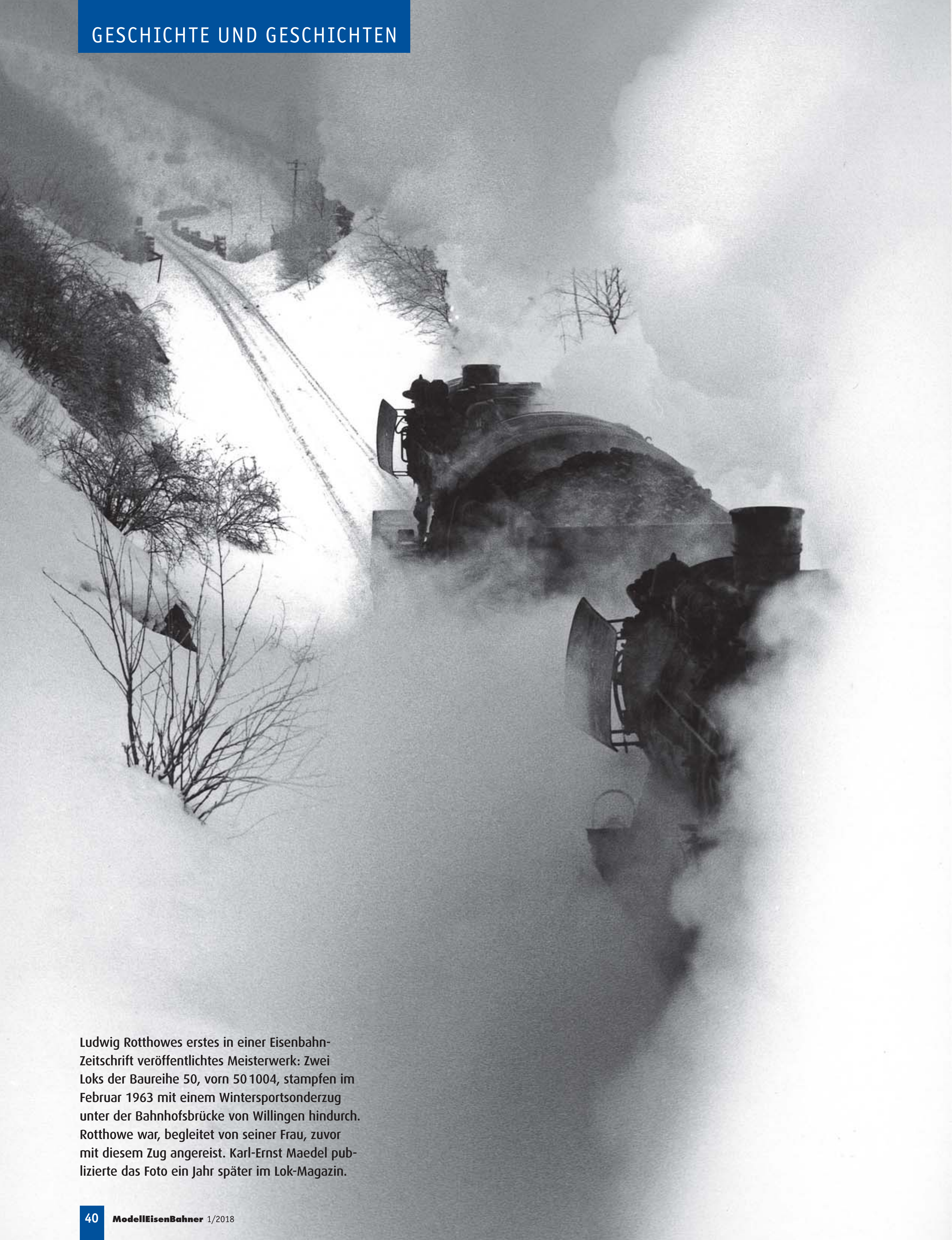
Die Geschichte des legendären Berliner Eisenbahnknotens – 1842 bis heute

Das Buch zeigt viele verschiedene historische Bilder und Karten zum Eisenbahnknoten Ostkreuz und den damit verbundenen Nachbarbahnhöfen und Bahnen, die bisher noch nicht veröffentlicht wurden. Es dokumentiert anhand von Bildern, Luftbildern, Plänen und Karten sowie mit einordnenden Texten und mit erläuternden Bildunterschriften die Eisenbahngeschichte und Stadtentwicklung in diesem Teil des Berliner Ostens.

224 Seiten, Format 29,4 x 24,4 cm, Hardcover, ca. 400 Farb- und historische Schwarzweißfotos, großformatiger Gleisplan als lose Beilage

Best.-Nr. 581731 | € 29,95

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de



Ludwig Rotthowes erstes in einer Eisenbahn-Zeitschrift veröffentlichtes Meisterwerk: Zwei Loks der Baureihe 50, vorn 50 1004, stampfen im Februar 1963 mit einem Wintersportsonderzug unter der Bahnhofsbrücke von Willingen hindurch. Rotthowe war, begleitet von seiner Frau, zuvor mit diesem Zug angereist. Karl-Ernst Maedel publizierte das Foto ein Jahr später im Lok-Magazin.

Im Gedenken an Ludwig Rotthowe

„Kein Schema F"

Um Konventionen für die Gestaltung von Eisenbahnfotos scherte er sich wenig, Loknummernsammlerei war ihm fremd: Ludwig Rotthowe, der nach einem Unfall am 18. Oktober 2017 im Alter von 80 Jahren plötzlich verstarb, kann zu Recht als ein Meister der Eisenbahnfotografie bezeichnet werden. Tatsächlich war er – das unterscheidet ihn vom Gros fotografierender Eisenbahnfreunde – ein ausgebildeter und 1963 von der Handwerkskammer Münster geprüfter Fotografenmeister. Sein Lehrer Rösing hatte ihn, inspiriert von seinem zeichnerischen Talent, 1952 dem örtlichen Fotografen Heller empfohlen, der in der Volksschule für sein gerade neu eröffnetes Studio in Telgte einen Lehrling suchte.

Nebenbei fotografierte Rotthowe die Eisenbahn seiner Heimat. Die Begeisterung war ihm gewissermaßen in die Wiege gelegt worden, führte doch die Strecke Münster – Warendorf – Rheda direkt am Elternhaus vorbei. Von dort war sogar ein Blick auf ein Einfahrsignal des Bahnhofs Telgte und die manchmal dort anhaltenden Dampfzüge möglich.

Das erste eigene Foto war ein Eisenbahnbild

So verwundert es nicht, dass das erste eigene Foto an besagtem Signal entstand – ohne Zug. Im ersten Lehrjahr stand ihm nur eine Bilora-6x9-Box mit der festen Belichtungszeit einer Dreißigstelsekunde zur Verfügung. Aus Angst, zu verwackeln, legte sie der schon immer kreative Junge einfach auf die Schiene. Das Bild der spitz auf das Formsignal zulaufenden Schiene gefiel dem 15-Jährigen. Die Experimentierfreude sollte er Zeit seines Lebens beibehalten.



78 205 ist fast nur ein Beiwerk, wo zwei hohe Ausfahrsignale, leicht aus der Bildmitte gerückt, das Bild vor dem dunstigen Hintergrund silhouettenhaft dominieren. Für Atmosphäre sorgte an jenem Januartag 1966 in Havixbeck die von Wolken gedämpfte Sonnenscheibe.



Bei Silbach gekonnt festgehalten: Das Schneeräum-Gespann mit 212 285 ist am 7. März 1988 auf dem Weg nach Winterberg.

Weil der junge Ludwig keine Eisenbahnfreunde zu seinem Bekanntenkreis zählen konnte, fühlte er sich als Exot. Für die Entwicklung eines unbeeinflussten künstlerischen Stils war das jedoch vorteilhaft. Bellingrodts Fotos kannte er zwar, doch vermochten ihn dessen immer ähnliche Ansichten keineswegs so zu prägen wie der grafisch-kunstvolle Stil Toni Schneiders', welchen Rotthowe 1952 im „Fotomagazin" entdeckte. Klischees zu bedienen, behagte ihm in der Eisenbahnfotografie nicht, wie er in einem Interview verriet: „Im Alltag hatte ich starren Richtlinien zu folgen, zum Beispiel in der Hochzeitsfotografie. Da kam mir das spielerische Element beim Fotografieren des Bahnalltags sehr entgegen. Kein Schema F!"



Unbeeindruckt trotzten die Maschinen im Bw Bestwig einem Schneesturm. Für den Fotografen waren sie am 31. Dezember 1968 lediglich Kulisse. Ludwig Rotthowes Augenmerk galt vielmehr der unter solchen Bedingungen besonders anstrengenden Tätigkeit des Betriebsarbeiters.

Nicht immer stehen in Rotthowes Fotografien Lokomotiven im Mittelpunkt. Häufig galt seine Aufmerksamkeit Personen links und rechts der Bahn, oder er inszenierte dort seine ebenfalls fotobegeisterte Frau Anneliese. Geschäftiges Treiben im Bahnhof, vereiste Zweige, Schrankenbäume, Weichenlaternen oder Telegrafenmasten waren oft Hauptmotive, Züge dann nur Nebensache. Nachschüsse, bei vielen Eisenbahnfreunden zu Unrecht verpönt, liebte Ludwig Rotthowe – war doch der wehmütige, dem entschwindenden Zug folgende Blick schon von jeher ein klassisches Motiv. Nur selten erbat sich der schüchterne Fotograf Zutritt zu Führerständen oder Stellwerken. Widriges Wetter hingegen fürchtete er kaum: Bei Schneefall oder nasskalten Bedingungen entstand

manches Meisterwerk. Obgleich er sich der modernen Traktion keineswegs verweigerte, schlug sein Herz für Dampflokomotiven, erzeugten diese doch in Form hoch aufsteigender Dampfpilze oder dunkler Rauchfahnen eine ganz eigene Dramatik. Rotthowe erkannte früh, dass ein emotionaler fotografischer Ausdruck einer gewissen Verdichtung bedarf, um den Betrachter wirklich zu berühren. Sein 90-Millimeter-Teleobjektiv erfüllte am Aufnahmeort diesen Zweck; auch ein dramatisierender Grauverlauf im Himmel gehört zum Rotthowe-Stil. Mit künstlerischem Verständnis der Eisenbahnfotografie und handwerklichem Können wurden seine Werke daher erst in der Dunkelkammer vollendet. Den wenigsten Fotografen gelingt es, eine eigene Bildsprache zu entwickeln – einen Rotthowe erkennt man jedoch fast immer sofort.

Ludwig Rotthowe: ein außergewöhnlicher Mensch

Außergewöhnlich wie seine Lichtbilder war Ludwig Rotthowe auch als Mensch. Er scheute Veränderungen, fuhr stets mit der Bahn, aber nie mit dem Auto und korrespondierte handschriftlich. Seine Fotomotive erschloss er sich bis in sein letztes Lebensjahr mit dem Fahrrad und zu Fuß. Zugverfolgungen und ähnlich hektische Tätigkeiten kamen für ihn nicht infrage.



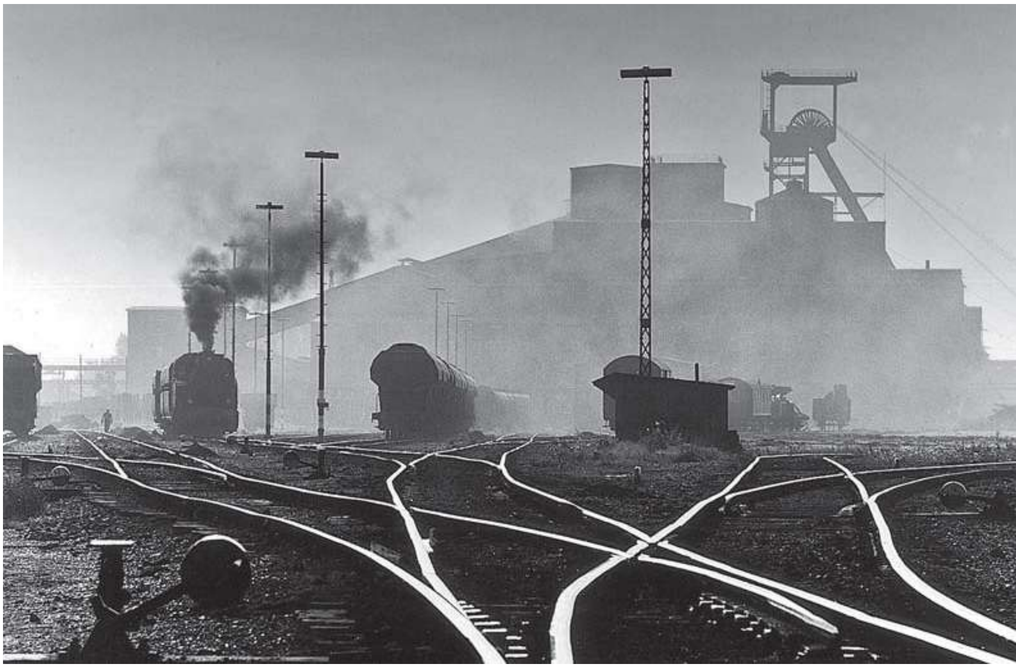
Häufig waren Menschen in Ludwig Rotthowes Aufnahmen bildbestimmend. Motive dieser Art erkannte er mit geschultem Auge.



Für Fotos der DR ist Ludwig Rotthowe weniger bekannt. Am 11. April 1974 fotografierte er eine Überholung in Wiesenburg im Erzgebirge.

Eisenbahnfotografie, die Maßstäbe setzte

Ludwig Rotthowes Charakter zeugte von einem überaus anständigen und höflichen sowie zuverlässigen Menschen. Innerlich schmunzelnd, musste ich manches Mal unweigerlich an die Schauspieler alter Schwarzweiß-Spielfilme denken, wenn ich Ludwig Rotthowes wohlüberlegte und -formulierte Sprache am Telefon vernahm. Für die Stunden, die ich persönlich mit ihm teilen durfte, bin ich dankbar. Als Eisenbahnfotograf verneige ich mich vor einem feinsinnigen wie bescheidenen Künstler, welcher die deutsche Eisenbahnfotografie eminent bereicherte. Unser Blick auf das Eisenbahnwesen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wäre ohne das Vermächtnis Ludwig Rotthowes, dessen Fotografie wahrlich Maßstäbe setzte, um einen bedeutenden Schatz ärmer. □ *Olaf Haensch*



FOTOS: LUDWIG ROTTHOWE

Kunst statt bloßer Dokumentation: Hinter abgenutzten Werkbahngleisen und der rauchenden Werklok „Zeche Werne 2“ ragen 1968 schemenhaft die Gebäude der Klöckner-Zeche empor.

Auf nur etwa vier Kilometern Länge verbindet die Schöllenenbahn entlang eines alten Saumpfads Göschenen mit Andermatt und somit die Gotthardroute mit dem Oberalppass.

100 Jahre durch die Schöllenenschlucht

Als man sich in der Schweiz mit der Planung der Gotthardbahn beschäftigte, dachten die Ingenieure auch daran, das Urserental gleich mit einzubinden. Das Nordportal des Gotthardtunnels wäre dann in Andermatt realisiert worden. Dieses Vorhaben wurde jedoch wegen hoher Baukosten verworfen. Eine Mittelstation im Gotthardtunnel mit Lift nach Andermatt war eine Idee, die ebenfalls keine Zustimmung fand.

Damit Andermatt und das Urserental dennoch vom Norden her einen schienengebundenen Verkehrsweg erhielten und auf diese Weise einen Anschluss an den Kantonshauptort Altdorf, bemühten sich Urner Politiker beim Bund um eine Konzession für eine Eisenbahnlinie von Göschenen hinauf nach Andermatt.

Im Jahr 1912 wurde die Privatbahngesellschaft Schöllenenbahn AG (SchB) gegründet. Nach langwierigen Verhandlungen lagen die Pläne zum Bau einer Linie

Die Bahn durch die Schlucht

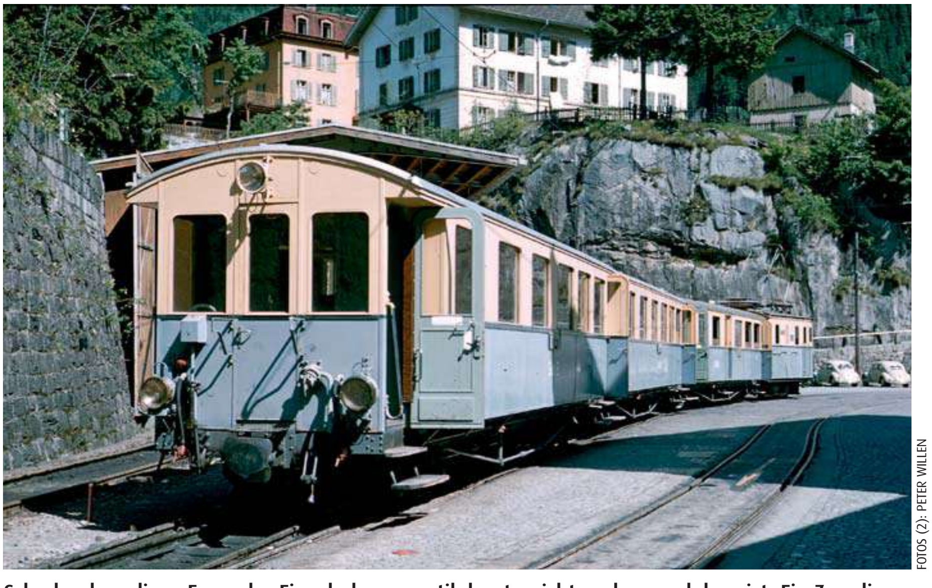
vom Bahnhof Göschenen (1106 Meter über Meeresspiegel) durch die Schöllenenschlucht zur Hochebene des Urserentals nach Andermatt (1439 m ü. M.) bereit.

Dank der Mithilfe der Brown Boveri & Cie AG (BBC) und eines Bankenkonsortiums konnte im Frühjahr 1913 mit dem Bau der Schöllenenbahn begonnen werden. Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges kamen die Bauarbeiten fast zum Erliegen.

Auf reduziertem Niveau ging es weiter. Die Bauarbeiten kamen jedoch nur schleppend voran, auch wegen verzögernder Auflagen vonseiten der Militärverwaltung.



Von den niedlichen vier HGe 2/2 der SchB blieb leider kein Exemplar erhalten. Die Umstellung von Gleich- auf Wechselstrom bewirkte übrigens eine Leistungssteigerung von 82 Prozent.



FOTOS (2): PETER WILLEN

Schade, dass diese Form der Eisenbahnromantik heute nicht mehr zu erleben ist. Ein Zug dieser Art hätte sicherlich touristisches Potential.

Schließlich wurde am 11. Juli 1917 die Fertigstellung der Bahn mit einem kleinen Einweihungsfest gefeiert.

Für den Betrieb der 3,7 Kilometer langen Linie bestellte die SchB bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) und der Brown Boveri Company Baden (BBC) vier Zahnradlokomotiven des Typs HGe 2/2. Sie erhielten die Betriebsnummern 1 bis 4. Bei der „Schweizerischen Wagonfabrik Schlieren" (SWS) wurden zwei verschiedene Personenwagentypen gebaut: zum einen Wagen mit Gepäckabteil (BCF4 31 bis 33), zum anderen reine Personenwagen (BC4 21 bis 24). Der Anstrich der SchB-Fahrzeuge war cremefarben/blaugrau. Verschiedene Güterwagen ergänzten den Wagenpark: gedeckte K2- und offene Hochbordwagen des Typs L2. Auch diese wurden von der SWS gefertigt. Ihre Ablieferung erfolgte im Jahr 1916.

Die Konzession sah ursprünglich einen reinen Sommerbetrieb vor, man versuchte

Winterbetrieb war nicht vorgesehen

dennoch, auch im Winter zu fahren. Doch die Räumarbeiten erwiesen sich anfangs als zu aufwendig. Erst ab dem Jahr 1925 konnte man einen Ganzjahresbetrieb sicherstellen.

Ab 1926 bestand in Andermatt die Möglichkeit, in die jüngst eröffnete Furka-Oberalp-Bahn (FO) in Richtung Brig und Disentis umzusteigen.

Anfangs wurde die SchB mit einer Gleichspannung von 1200 V betrieben. Bei der Wahl des Zahnstangensystems überlegte man zuerst, das System Strub einzusetzen. Doch am Ende setzte sich die doppellamellige Abt-Zahnstange durch, weil auch die im Bau befindliche Brig-Furka-Disentis-Bahn, die spätere FO, dieses System wählte. Mit einer maximalen Steigung von 179 Promille ist die Schöllenenbahn allerdings deutlich steiler als die Furka-Oberalp-Bahn.

Ende der 1930er-Jahre begann die Elektrifizierung der FO. Im Rahmen dieser Maßnahme wurde auch die Schöllenenbahn auf eine Fahrleitungsspannung von 11 000 V Wechselstrom umgestellt. Im Jahr 1941 bestellte die FO zur Ergänzung der vorhandenen elektrischen Lokomotiven fünf Triebwagen mit den Bezeichnungen BCFeh 2/4 41 bis 45. Den Triebwagen mit der Nummer 41 erhielt die Schöllenenbahn.



FOTO: BERNHARD WILLEN

Das klassische Fotomotiv der Schöllenenbahn: Blick über die sogenannte Teufelsbrücke über die Reuss mit der Zahnradbahn im Hintergrund.

Zu Beginn der Spannungsumstellung konnte man den Betrieb mit dem neuen BCFeh 2/4 41 aufrechterhalten. Die vier Schöllenenbahn-Lokomotiven mussten zurück in die Fabrik und wurden auf Wechselstrom umgebaut. Ab 1941 standen diese Maschinen dann wieder zur Verfügung. In den 1940er-Jahren kaufte die SchB noch M2-Niederbordwagen und sogar einen Kesselwagen.

Nach der Fusion mit der Furka-Oberalp-Bahn im Jahr 1961 wurden die SchB-Fahrzeuge in das FO-System integriert. Die Zahnradlokomotiven erhielten die Betriebsnummern 21 bis 24. Auch die Personen- und Güterwagen wurden eingereiht. Das gesamte Rollmaterial erhielt zudem noch den hauseigenen roten Farbanstrich der FO. □ *Bernhard Willen/al*

https://www.tt-club-bayern.de/

TT auf bayerisch

Die Seite informiert über die umfangreichen Aktivitäten eines innovativen Vereins.

■ Eine TT-Vereinsanlage, tief im Süden der Republik – was zunächst ungewohnt klingt, ist Teil eines ganz bewusst gewählten Konzepts: Seit seiner Gründung im Jahr 1996 hat sich der „TT Club Bayern e. V." aus Ingolstadt der Aufgabe verschrieben, die Bekanntheit der Spur der Mitte auch in Süddeutschland zu stärken. Das Ergebnis dieser Bemühungen ist nicht nur eine beeindruckende und reich detaillierte Modulanlage, sondern auch eine informative Website, die ausführlich über die Aktivitäten des Vereins informiert. Besonders stechen die tiefgründigen und teils sehr persönlich gefärbten Bauberichte heraus, die von der Modulkonstruktion bis hin zum Fahrzeugselbstbau reichen. Dabei stellen die Vereinsmitglieder auch die Verwendung moderner Technologien wie 3D-Druck und CAM-Fräse detailliert vor.

https://www.dampfbahn-route.de/

Sachsens Bahnen entdecken

Vom Original bis zum Modell – das „Kursbuch" durch das Dampfbahn-Land Sachsen

■ Namen wie Preßnitztalbahn oder Lößnitzgrundbahn sind Eisenbahnfreunden ein Begriff. Beide haben sie eines gemeinsam: Sie liegen in Sachsen. Wer seine eigene Entdeckungsreise durch das Eisenbahnland im Herzen Deutschlands starten möchte, findet auf dieser Seite alle wichtigen Informationen versammelt. Eine interaktive Karte bietet eine willkommene Übersicht, die einzelnen Regionen lassen sich aber auch gesondert aufrufen. Attraktionen rund um die Modelleisenbahn ergänzen das Angebot. Daneben informiert ein Veranstaltungskalender über aktuelle Highlights. Für alle, die nicht auf eigene Faust verreisen wollen, hält die Seite auch passende Reiseangebote parat.

http://die-buegelfalte-110.de/



Die Rettung einer Bügelfalte

„Die Bügelfalte – 110 488-4" e.V.

■ Über Jahrzehnte prägten Bügelfalten der Baureihe 110 die Zugförderung auf der Schwarzwaldbahn zwischen Karlsruhe und Konstanz. Doch im Jahr 2006 war Schluss. Bald darauf fassten einige Bahnmitarbeiter den Entschluss, eine dieser ikonischen Maschinen in Eigenregie zu erhalten. Aus dieser Idee heraus entstand eine BSW-Freizeitgruppe, welche im Jahr 2011 die Betreuung der soeben ausgemusterten 110 488 übernehmen konnte. Mit sichtbarem Erfolg: Heute erstrahlt die Lok wieder in ihren alten Rheingoldfarben. Im Jahr 2012 kam mit 110 468 eine zweite Bügelfalte dazu. Die Lok ist sogar eine alte Schwarzwaldbahnveteranin. Um noch besser für neue Aufgaben gerüstet zu sein, wurde im Jahr 2017 aus der BSW-Gruppe heraus der Verein „Die Bügelfalte 110 488-4 e. V." gegründet. Nun steht die betriebsfähige Aufarbeitung von 110 468 auf der Agenda. Um die Mittel für dieses Vorhaben zu sammeln, wurde ein Spendenkonto eingerichtet.

www.kerkerbachbahn.de

Zwischen Lahn und Westerwald

Aus einem Ausstellungsprojekt hat sich eine materialreiche Internetseite entwickelt.

■ 2010 jährte sich das Betriebsende auf der Kerkerbachbahn (KB) zum 50. Mal. Als der Heimatverein Schadeck eine Ausstellung zur Geschichte dieser Bahnstrecke plante, war auch Achim Mannes sofort begeistert. Seitdem ließ ihn die Geschichte dieser kleinen Eisenbahngesellschaft nicht mehr los. Und so hat Mannes über die Jahre einen einzigartigen Materialfundus zusammengetragen, von Betriebsunterlagen über Originalfahrkarten samt Druckplatten bis hin zur Uniformjacke. Es wäre schade, eine solche Sammlung nur im Keller aufzubewahren. So entstand eine beindruckende Internetpräsentation. Loks und Wagen der KB werden ausführlich vorgestellt, ergänzt um zahlreiche Bilder und Zeichnungen. Teilweise sind sogar komplette Betriebsbücher in digitalisierter Form abrufbar. Auch die Betriebsanlagen sowie die Bahnhöfe der KB werden mit Fotos und Gleisplänen dokumentiert. Ein eigenes Kapitel ist auch der Modellbahnanlage des Verfassers gewidmet – natürlich nach KB-Vorbild. Noch immer digitalisiert Achim Mannes seine umfangreiche Sammlung, um sie der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Schon jetzt hat er jedoch eine an Übersichtlichkeit und Umfang vorbildliche Streckendokumentation geschaffen. Mehr zur KB in Vorbild und Modell lesen Sie auf den Seiten 34 und 96 hier im Heft.



FOTO: TOBIAS RÜTHER

TRI setzt ihre 113309 als E10 1309 mit AKE-Logo vor Rheingold-Sonderzügen ein, hier am 11. Februar 2017 im verschneiten Wanne-Eickel.

Seit 60 Jahren gehören die Einheits-E-Loks der DB zum vertrauten Bild auf deutschen Gleisen. Privatbahnen verhelfen den Klassikern nun zu einem zweiten Frühling.

Die letzten Einheiten



FOTO: TOBIAS RÜTHER

Die Übernahme durch die TRI rettete 110428 nach ihrer Z-Stellung vor der Verschrottung. Das Foto zeigt die Lok am 20. Mai 2017 mit einem Sonderzug auf einer ihrer ersten Fahrten nach Revision und Neulackierung im Kölner Hauptbahnhof.

Auch nach sechs Jahrzehnten sind die Einheitsloks der Bundesbahn noch nicht reif fürs Museum. Zwar hat sich die DB AG in der Zwischenzeit von den meisten dieser E-Lok-Klassiker getrennt, doch viele Privatbahnen können nach wie vor nicht auf die Dienste der Veteraninnen verzichten.

BTE: Im Oktober 2014 erwarb die „Bahn Touristik Express“ GmbH (BTE) aus Nürnberg die 110491 von der DB AG. Seither kam die verkehrsrot lackierte Bügelfalte vor dem BTE-Autoreisezug zwischen Hamburg und Lörrach sowie im Sonderzugdienst zum Einsatz. Die Zukunft der Lok ist allerdings ungewiss. Aktuell ist 110491 zum Verkauf ausgeschrieben.

Bayernbahn: Die Bayernbahn GmbH aus Nördlingen hat derzeit sechs Maschinen der E10/E40-Familie im Einsatz, die unterschiedliche Farbkleider tragen. Während 140856 eine individuelle rot-orangene Bayernbahn-Lackierung aufweist, ist 140438 wie zu besten Bundesbahnzeiten in Chromoxidgrün unterwegs, 139262 hingegen erstrahlt als 110262 im eleganten Stahlblau der alten DB. 139287 sowie 140432 und 850 tragen noch die verkehrsrote Farbe der DB AG. 140850 war erst im Frühjahr 2017 gemeinsam mit der Bügelfaltenlok 113267 zur Bayernbahn gestoßen. Die 113 soll aufgearbeitet werden und dabei wieder ihr beige-bordeauxrotes Farb-



FOTO: AXEL WITZKE

Auf dem Weg von Magdeburg nach Dessau passiert Sunrail-140 002 am Nachmittag des 22. September 2016 Prödel mit einem Autozug.



Am 17. Mai 2017 war 110 491 der BTE vor einem Pilger-Sonderzug aus BTW-Wagen von München Ost nach Lourdes zu sehen.

kleid aus Rheingoldzeiten erhalten sowie mit einer Pufferschürze versehen werden. Danach soll die Lok allerdings dem Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen als Ausstellungsstück zur Verfügung gestellt werden, weil im derzeitigen Einsatzprofil der Bayernbahn kein Bedarf für eine 160 km/h schnelle Lok besteht.

Centralbahn: Zwei 110 haben ihren Weg zur Schweizer Centralbahn AG in Basel gefunden. Die Bügelfalten-Lok 110 383 ist zwischenzeitlich in einer eleganten beigeblauen Lackierung unterwegs, während 110 278 weiterhin ihre verkehrsroten Grundfarben trägt. Beide Loks kommen vor Sonder- und Nostalgiezügen zum Einsatz.

DB AG: Zum Stichtag 1. Juli 2017 standen immer noch zahlreiche Einheitsloks in den Bestandslisten der DB AG. Nach wie vor für DB Fernverkehr aktiv waren die neun in Berlin-Rummelsberg beheimateten Lokomotiven 115 114, 198, 261, 293, 346, 350, 448, 459 sowie die 509 in „80 Jahre Autozug"-Lackierung. Die betriebsfähigen Loks 140 808 und 855 waren im Besitz von DB Fahrwegdienste und in Karlsruhe beheimatet. 37 weitere Loks der Baureihe 140 sowie acht Maschinen der Baureihe 139 waren bereits z-gestellt. Zuletzt wurden im Oktober 2017 die Loks 115 346 und 140 036 bei Bender in Opladen zerlegt.

EBM Cargo: Die „Eisenbahn-Verkehrs-Gesellschaft im Bergisch-Märkischen Raum" (EBM) aus Gummersbach ist mittlerweile im Besitz der ÖBB-Tochter Rail Cargo Group. Zurzeit sind mit 140 003 und 070 zwei der dienstältesten Loks der Baureihe 140 im eleganten Rot-Gelb-Schwarz der EBM vor Güterzügen unterwegs.

EBS: Vier Lokomotiven der Baureihe 140 sind im schicken schwarzen Farbkleid der Erfurter Bahnservice GmbH (EBS) auf Achse. Derzeit sind dies die Loks 140 772, 789, 811 und 815. Die Maschinen werden im Güterzugdienst eingesetzt.

EGP: Auch die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) setzt nach wie vor DB-Einheitsloks ein. Neben der 139 285 hat die EGP zwölf Maschinen der Baureihe 140 im Bestand, namentlich die 140 012, 621, 627, 649, 656, 678, 728, 824, 838, 853, 857 und 876. Mittlerweile haben alle aktiven Maschinen die hellblaue Livree der EGP erhalten. 140 838 wurde 2015 mit einer seitlichen Werbebeschriftung für die Hamburger Spedition Zippel versehen.



FOTO: STEFAN KLEIN

Die 139 558 von Railadventure kommt auch immer wieder vor Lokzügen zum Einsatz.



FOTO: BERND KELLER

Noch im November 2017 war die 110 278 der Centralbahn in DB AG-Farben unterwegs.



Die 139 von Lokomotion werden auch vor dem Bosch-Containerzug von Aalen nach Ungarn eingesetzt, hier 139 315 am 2. August 2017 in Markt Berolzheim.

FOTO: ANDREAS DOLLINGER (3)



Am 16. Mai 2017 war die frisch lackierte Schweerbau-140 797 auf dem Weg von Augsburg nach Würzburg.



FOTO: STEFAN KLEIN

140 824 verfügt, wie viele Schwesterloks, mittlerweile über Einholmstromabnehmer. Seit 2014 trägt die Lok die blauen Farben der EGP.



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

Am 30. Dezember 2016 sieht die 1957 gebaute 140 070 der EBM in Schkortleben ihrem 61. Betriebsjahr entgegen.

ELV: Die „Eisenbahn Logistik Vienenburg Willrich & Mühlberg" GbR (ELV) betreibt die 140 184. Seit 2016 ist die Lok in der historischen chromoxidgrünen Farbgebung der Bundesbahn unterwegs.

Euro-Express: Der Sonderzugspezialist aus Münster hat im Mai 2017 die ehemalige DB Systemtechnik-Lok 110 169 übernommen. Mittlerweile ist die Kasten-E10 in beige-roter Lackierung im Einsatz.

EVB: Sieben Lokomotiven der Baureihe 140 befinden sich im Besitz der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB). Die Loks mit den Betriebsnummern 140 759, 761, 774, 798, 848, 866 und 870 werden vor allem für Pkw- und Containertransporte von und zu den Nordseehäfen eingesetzt. Alle Maschinen tragen blau-weiß-gelbe EVB-Farben.

LDS: Das Eutiner Eisenbahnunternehmen LDS GmbH setzt die 140 797 im Bauzugdienst ein. Seit einer Hauptuntersuchung im Mai 2017 trägt die Lok ein hellgrau-gelbes Farbkleid mit dem Logo des Gleisbauspezialisten Schweerbau aus dem niedersächsischen Stadthagen. Die gelben Lätzchen an den Fronten erinnern an das orientrote Farbschema der Bundesbahn.



FOTO: MICHAEL GIEGOLD

Am 30. August 2017 passiert Press-140 017 Zedtwitz auf dem Weg nach Regensburg. Am Zugschluss laufen zwei 204 in DR-Farben mit, sie werden den Zug ab Hof übernehmen.

Lokomotion: In München ist die Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH angesiedelt. Deren bekanntes Zebra-Design ziert derzeit zehn ehemalige DB-Einheitsloks. Neben den Maschinen 139 133, 135, 310, 311, 312 und 555 sind dies die 139 177, 213, 260 und 283. Die letztgenannten vier Exemplare entstanden in den 1990er-Jahren aus Maschinen der Baureihe 110, dabei wurde die ursprüngliche Ordnungsnummer beibehalten. Aktuell hat Lokomotion vorgesehen, auch die Loks der Baureihe 139 mit ETCS 2 auszustatten, um diese weiterhin im Alpentransitverkehr einsetzen zu können.

Press: Auch bei der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH sind mehrere Loks der Baureihen 140 und 110 im Einsatz. Allerdings pflegt man bei der Press, die Lokomotiven in ein eigenes



FOTO: SYLVIO SCHOLZ

Mit ihrem chromoxidgrünen Anstrich vermittelt die 140 184 der ELV Bundesbahn-Flair, wie hier am 29. Januar 2017 in Heidenau.



FOTO: BERND KELLER

Im September 2016 zieht die blaue 110 262 der Bayernbahn ihren Dgs von Langenfeld nach Gunzenhausen an Laufach vorbei.

Ordnungsschema zu integrieren. So werden die Ex-DB-Loks 140 801, 806, 810, 825, 831, 833 und 834 bei der Press als 140 047, 017, 041, 007, 037, 050 und 042 geführt. Eine weitere Maschine, 110 511, wurde 2013 mit stahlblauen Fronten und einer seitlichen National-Express-Beschriftung versehen.

Railadventure: Ebenfalls in München ist die Railadventure GmbH ansässig. Neben diversen anderen Bundesbahn-Klassikern trägt auch 139 558 die markanten grauen und hellgrünen Hausfarben von Railadventure. Immer wieder kommt die Maschine vor Lokzügen und auf Überführungsfahrten zum Einsatz, was zu teils kuriosen Zugkompositionen führt.

Sunrail: Bereits seit Juli 2012 ist 140 002 für die Sunrail GbR im Einsatz. Das Unternehmen aus dem niedersächsischen Bruchhausen-Vilsen ist ansonsten im Bereich der umweltfreundlichen Energieerzeugung aktiv. Zuletzt war die Maschine an die Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB) vermietet, wo sie gemeinsam mit den EVB-eigenen 140 für Pkw-Transporte und Containerverkehre eingesetzt wurde.

TRI: Gleich drei Bügelfalten stehen in Diensten der TRI Train Rental GmbH aus dem bayerischen Eckental: neben den blauen Schwestern 110 428 und 469 die rot-beigefarbene 113 309, die zwischenzeitlich zur E10 1309 umgezeichnet wurde.

Daneben sind weitere Maschinen als betriebsfähige Museumsloks vorhanden, so etwa 110 300, 468 und 488 sowie E 40 128 und 140 423 der DB AG. □ *ke*



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

Frisch lackiert in den Farben der EBS präsentiert sich 140 772 am 19. Februar 2017 in Naumburg (Saale) gemeinsam mit der Schwesterlok 140 789.



FOTO: SVEN JONAS

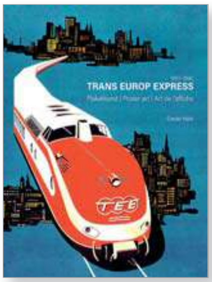
Euro-Express setzt seine 110 169 nicht nur vor den eigenen Reisezügen ein, manchmal stehen auch Güterzugleistungen auf dem Plan.


FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Am 11. Juli 2017 zieht 140 866 der EVB einen Autozug nach Saal/Donau, hier bei Grönhart auf der Strecke von Nürnberg nach Treuchtlingen.

TEE-Plakatkunst

Daniel Häni: Trans Europ Express. Rotten-Verlag, Visp 2017. ISBN 978-3-906118-51-2; 204 Seiten, viele farbige Abb.; Preis: 73 Euro (82 Euro inkl. Versand nach D), erhältlich beim Autor (daniel.haeni@bluewin.ch) oder im Buchhandel.



Plakatkunst ist speziell und in unserer digitalen Ära leider fast verschwunden. Werbeplakate hatten in früheren Zeiten oftmals hohen ästhetischen Wert und es gab zahlreiche Künstler, die sich mit dieser Kunstgattung beschäftigten. Auch Bahnverwaltungen nutzten Plakate, um für ihre Produkte zu werben; meist für die exklusiven. Daniel Häni sammelt seit Jahren Plakate zum Thema TEE und präsentiert diese nun in einem Buch. Die Fülle der Plakate ist großartig. Lobenswert ist, das Thema TEE etwas weiter zu fassen und auch Komfortzüge in Österreich, Trans-Euro-Nacht-(TEN)- sowie Trans-Europ-Express-Marchandises-(TEEM)-Züge zu berücksichtigen. Nicht nur deutschsprachige Plakate finden sich in dem Werk wieder, sondern auch Exemplare aus Frankreich oder Belgien kann man entdecken. Für Freunde des TEE und Liebhaber von Plakatkunst ist dieses Buch ein Muss. Leider ist das Layout sehr sachlich. Dieser Stil, der häufig Ausstellungsgkataloge oder Werkverzeichnisse prägt, ist unbestritten ästhetisch, wirkt aber unterkühlt. Die ersten 50 Seiten werden vom dreisprachigen Begleittext dominiert. *al*

***Fazit:* Wundervolles Buch, etwas nüchtern gestaltet**

Doppelt hält nicht immer besser

Matthias Honigmann: Die Doppelstockschienenbusse der Baureihe 670. Verlag Dirk Endisch, Stendal 2017. ISBN: 978-3-936893-95-3, kartoniert, 96 Seiten, 40 Farb- und 89 Schwarzweißabbildungen; Preis: 14 Euro.



Sie hätten zum Aushängeschild der jungen DB AG werden können, stattdessen fristeten sie ein Schattendasein auf Nebenstrecken in Sachsen-Anhalt: die Doppelstocktriebwagen der Baureihe 670. Matthias Honigmann hat die kuriosen Fahrzeuge seit ihrem Erscheinen begleitet. Bereichert durch zahlreiche eigene Aufnahmen liefert der Autor nun die bisher umfangreichste Dokumentation über diese ebenso innovativen wie glücklosen Fahrzeuge. Ausführlich schildert er deren Entwicklungsgeschichte, vom Bau des Prototypen über die Einsätze bei der DB AG bis zur späten Karriere bei Privatbahnen. Dabei geht der Autor auch auf die Tücken des täglichen Betriebs ein, so dass schließlich klar wird, weshalb es mit dem erhofften Erfolg nicht ganz geklappt hat. *ke*

***Fazit:* Standardwerk über einen modernen Klassiker**

Über den Tellerrand

Dieter Weise: Rechts und links der Bimmelbahn. Oberlausitzer Verlag, Spitzkunnersdorf 2017. ISBN: 978-3-941908-93-2; Hardcover, 178 Seiten, etwa 260 Farbabbildungen; Preis: 12,80 Euro.

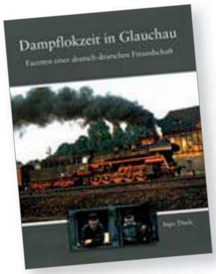


Der gebürtige Zittauer Dieter Weise hat sich mit seinen heimatverbundenen Fotos längst einen Namen über die Oberlausitz hinaus gemacht. Das Faible für Eisenbahnfotos und ein guter fotografischer Blick wurden mit zahlreichen Veröffentlichungen in der Hobbypresse honoriert. So stammt auch das Titelfoto dieser MEB-Ausgabe aus seiner Kamera. Die auf einzigartige Weise mit dem Zittauer Gebirge verbundene Schmalspurbahn nach Oybin und Jonsdorf ist nun Gegenstand dieses umfangreichen Fotobandes. Die Eisenbahnfotos, oft bei idealen Bedingungen aufgenommen und von homogener Wiedergabequalität, sind dem Buchtitel entsprechend in zahlreiche Impressionen aus der Region eingebettet: ein Konzept, das neugierig macht. *oh*

***Fazit:* Macht Lust auf das Zittauer Gebirge und seine Bahn**

Freunde fürs Leben

Ingo Thiele: Dampflokzeit in Glauchau, Facetten einer deutsch-deutschen Freundschaft. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2017. ISBN: 978-3-937496-79-5; Hardcover, 160 Seiten, zehn Sw- und 170 Farbabb.; Preis: 26,50 Euro.



Der Titel kommt unscheinbar daher. Geradezu banal erscheint er, sobald das Buch aufgeblättert und das Vorwort angelesen ist. Das hier ist persönlich und packt den Leser schon nach den ersten Zeilen. Als Westdeutscher auf der Suche nach der Dampfbahn reiste Thiele, nicht frei von Bedenken, 1980 erstmals in die DDR und wurde prompt in die Reichsbahn-Welt katapultiert, als ihn ein Lokführer zwanglos zur Mitfahrt auf der Reko-58 einlud. Eine sich in der Folge daraus entwickelnde, intensive Freundschaft von Dauer öffnete dem Autor mehr als nur ein Fenster in das Leben im anderen Deutschland. Er wurde ein Teil davon. In seinem Buch, das in Bild und Text weit mehr ist als nur „Dampflokzeit in Glauchau", schrieb Thiele sich diese Jugenderlebnisse eloquent von der Seele. Die Eisenbahn und der Eisenbahneralltag stehen im Vordergrund. Frei von Scheuklappen und Vorurteilen, sind die Hobby-Erinnerungen in alltägliche Erlebnisse während der DDR-Besuche eingebettet. Der fesselnde Text macht die Fotos fast zur Nebensache – zu Unrecht, denn die Fülle bestechender Dampfzugbilder (die gelegentlich etwas größter sein dürften) sowie begleitender Dokumente und Privataufnahmen hat nicht weniger Aufmerksamkeit verdient. Passende Zitate und eine gelungene Gestaltung runden das Werk ab. *oh*

***Fazit:* Ein Buch, das wohltuend aus der Reihe tanzt**



MINI-MARKT – **VERKAUFEN**
BÖRSEN – **TAUSCHEN**
MÄRKTE – **SUCHEN**

VERKÄUFE
Dies + Das

Modellbahnanl. ca. 25 qm Roco u. Fleischm., 22 Digitalloks, 47 Personenwagen, 86 Güterwg., Drehscheibe mit 6er Schuppen, 40 E-Weichen, ca. 20 Signale und tausend andere Sachen. Oberleitung, Gebäude, Herpa, Faller-Car-System. 0177/7045645.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

flexilicht.de



Auhagen
Auhagen GmbH
OT Hüttengrund 25
09496 Marienberg/Erzgeb.
Tel.: +49(0)3735.668466
www.auhagen.de

www.modellbahn-station-ettlingen.com Hier gibt's alles für Modellbahn-Elektrik und Digital-Elektronik.

Eisenbahnbücher, Loks, Wag. H0e, Liste anford. Fahrgest. Einzelt. Spur 0, E 69 Piko gr. Flm. rt. € 15,–, DMV ETA 180 m. Kz. Mittelwg. € 50,–, Zahnräder, Faulh. Mot., Getriebe, Räder, Achsen. N. Illgen, Weinbergstr. 7, 65558 Burgschwalbach. 06430/7445.

www.modellbau-chocholaty.de

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.lok-doc-wevering.de

Auflösung einer digitalen Großanlage in Spur 1 (ca. 300 qm) mit Thema Ruhrgebiet, Epoche 3–4. Verkauf als Ganzes oder in Teilen, separater Erwerb von Rollmaterial (u.a. Dingler, KM1, Märklin, Kiss, Wunder) möglich. Seriöse Anfragen unter: sammlerobjekt@gmail.com

PROFI-HILFE: www.modellbahn-aw.de

Zum weiter bauen an Liebhaber! Klapp-Schrankwandanlage Fleischmann Spur N, z. Zt. demontiert, 2,00 x 1,00 x 0,30 und Ansteckteil 1,00 x 0,60 mit Drehscheibe und Lokschuppen. Bahnhof Baden-Baden, Häuser, Kirche, Brücken, Signale, Laternen, Autos usw. Ohne rollendes Material. Schaltanlage im Bau mit 5x Fleischmann-Trafo 6755. Kontakt M. Ricken, Carl-Bosch-Str. 14, 44869 Bochum-Watt. Tel.: 02327/55052.

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden
Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten !
Farblich bereits fertig !
BR 56.5-6
sä. IXHV
50 Stück
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

TLS: www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de. Individuelle Programmierung von privaten Modellbahnanlagen, – digitale Schauanlage, – Lokumbauten. Tel.: 06150/84593.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

DB-Artikel: Weichenlat., Triebwerk-Leuchten, Schlusssign., Oberwagenlat., Gleissperrsig., Neumann-Sprechstelle, SH2-Signal, Fernsprecher, Schlussleuchte, Fahrplanleuchte (Dampflok), Leerfahrt-Scheibe. Th. Junker, Braunschweig, 0175/1811972.

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 35,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Ha0 - HartmannOriginal
MODELLBESCHRIFTUNGEN
Naßschiebebilder (Decals)
- weiß - gold - silber - farbig -
TT - H0 - 0 - I - II - LGB
NEU! 3D Nieten (Decals)
www.Hartmann-Original.de
Tel./Fax.: 035 205 / 75 409

TILLIG-Clubhändler
Modellbahnbox Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
EUROTRAIN
Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
Öffnungsz.: Di.–Do. 10–13 + 14–18 Uhr, Fr. 10–13 Uhr + jeden 1. Sa. im Monat 9–12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

Böttcher Modellbahntechnik
Modelleisenbahnen und Zubehör
Landschaftsgestaltung
Gleisbettungen • Ladegutprofile
Böttcher Modellbahntechnik • Stefan Böttcher • Am Hechtenfeld 9 • 86558 Hohenwart-Weichenried
Telefon: 08443-2859960 • Fax: 08443-2859962 • info@boettcher-modellbahntechnik.de
www.boettcher-modellbahntechnik.de

Jetzt wieder da
Ihr Fachmarkt für die Region Chemnitz
www.modelleisenbahn-cms.de
CHEMNITZER Modellbahn SHOP
neues Team • neuer Laden • neuer Service • nur der Name bleibt
Chemnitzer Modellbahnshop • Inh. Michael Jakob • Mittweidaer Str. 6 • 09661 Hainichen
Tel.: 037207/993292 • info@chemnitzer-modellbahnshop.de
Jetzt wieder da

Fahrpult für Spur 0 und I, starker Trafo von FUCHS mit 2 Reglern für Gleich- und Wechselstrom, 2 Netztrafos, 140 VA, Voltmeter 0-25 V, Amperemeter 0-5 Amp., Spannungsregelung stufenlos, Spannungswahlschalter 6-stufig, vollgeglättete Gleichspannung, Farbe grau. Maße 400x250x90x220, Gewicht 11,5 kg. War im Test für 2 Systeme: Spur 0 2-Leiter und 3-Leiter. Preis € 250,– + € 20,– Porto. ovitzthum@t-online.de.

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

Fleischmann-Spur-0-Sammlung altershalber abzugeben. Liste anfordern. E-Mail: martin.thierley@gmx.de.

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/697400, Fax: 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de.

Spur 0: Lenz 40133 V 100.2 € 495, 40151-01 BR 323 € 335, 41220-04 4-achs. Umbauw. € 240, 45021 R1 € 5, 45031/45032 Handw. je € 70 u.a.; Brawa 37180 Oppeln € 70; MBW 80063 € 75; Kiss 420008 BR 132 DR € 550, 460003 SSym € 80. Alles neu. Liste: karl-heinz.raidt@gmx.de.

www.spur-0.de

Großes Angebot Spur 0 von ETS, Paya, Buco an Loks u. Waggons. Schienen von Lenz, ETS, Lionel. Zubehör wie Bahnhöfe, Signale, Brücken, handbemalte Metallfiguren. Loks, Triebwg. in Finescale (Fulgurex, SMF, Spring). Tel.: 07042/22985.

Spur 0 MTH E 94 € 950,–; Kiss BR 232 € 800,–; MBW V 200 € 600,–; Lenz Weichen Digi + Gleise; MBW Güterwagen, Kesselwagen-Erzwagen; alles neu. Tel.: 0911/6427240.

Lehmann Eisenbahn komplett: 9 Waggons, 1 Diesellok, 1 Dampflok, Transformator, 12 Bahnsteigplatten, Prellbock, Schienenkreuz, 2 Weichen re. 600 mm, 3 Weichen li. 600 mm, 6 Schienen 81,5 mm, 140 Schienen 300 mm, 63 Schienen gebogen 600 mm. 2x aufgebaut. VB € 1.900,–. Tel.: 02325/71458.

Auflösung einer Spur-1-Anlage, Loks, Waggons, Schienen, Gebäude, Zubehör. Kontaktaufnahme unter 08247/33162 oder E-Mail juh.krause @web.de.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

EISENBAHN-JUWELEN. Brillanter Modellbau aus der Messingmodell-Edelschmiede www.Eisenbahn Canada.com, Vertretung & Direktkundenvertrieb Deutschland und EU eisenbahn-juwelen@posteo.de. BR 61, württ. B, französische Stromlinien-Superstar 231 CHAPELON-Type, KKStB Reihe 97. Tel.: 089/94509954.

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

H0- und H0e-Sammlung (z.T. aus Nachlass) wird verkauft. Modelle von Fleischm., Liliput, Piko, Roco, Technomodell, Trix, u.a. Auch Märklin-Museumswagen und Bemo H0e-Bausätze (1006810), .840, .890 u.a.). karl-heinz.raidt@gmx.de.

www.mbs-dd.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

Biete: D-Zugwagen von Fa. Schicht bzw. VEB Modellbahn Dresden, Katalog Nr. 426/62, 75, 77, 79, 81, 91, 93, 94. Je Wagen € 10,– + Porto. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.modellbahnritzer.de

www.modellbahn-pietsch.com

Verkaufe meine Sammlung Messingmodelle von Micro Metakit, Micro Feinmechanik, Lemaco, Trix FineArt, Fulgurex und andere. Anfragen und Listen über christa-1@live.de.

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

H0-2L-Rollmat. ROCO, FLM., RÖ-WA, TRIX, sehr interessante Containerwagen, Kessel-, Erz-, Kohle-, Schiebewand-, Behälter- u. offene Güterwagen, auch RÖWA Super-D-Zugwagen z.B. in Pop-Lackierung, vieles andere mehr, alles kpl. neu, alle Fahrz. ungelaufen, alle mit KK-Kulissenführung, meist originalverpackt, günstige Preise. Liste Bfm. 85 ct, J. Blank, Goethestr. 2, 73635 Rudersberg, aj.blank@t-online.de.

www.puerner.de

www.zuz-modellbahn.com

Roco V 80-Digital-Startset mit Nahverkehrszug neu € 135; Roco 62595 BR 115 Ep. 5 neuw. € 80; Piko-Set BR 182 + 2 Dostowagen neu € 92; Roco 45701 ital. D-Zugwagen 1./2. Kl. neu € 38; Märklin 43352 Set 2 Nebenbahnwagen neu € 60. 0212/24929904.

www.moba-tech.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 2-10-4 von PFM € 590,–
UP Challenger von Key € 590,–
UP Big Boy von Tenshodo € 990,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.d-i-e-t-z.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

Private Sammlungsauflösung H0 2-Leiter, orig. verpackt u.a. Roco, Piko, Liliput, Gützold, Fleischmann. Bitte die Bestandsliste frei anfordern. Tel.: 0351/6538007. E-Mail: kleder mann@gmx.de.







www.menzels-lokschuppen.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

Privater H0-Nachlass-Verkauf: Loks Sondermodelle, Raritäten, Waggons, Gleise, Gebäude, Zubehör usw., fast alles neu, Bilder. Infos und Kontakt www.modellbahn-verkauf.de.

www.jbmodellbahnservice.de

www.suchundfind-stuttgart.de

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Verkaufe Märklin-Modelleisenbahn-anlage vollständig digitalisiert. Fest aufgebaut und in U-Form angeordnet. Linke Seite 4,0 m x 1,5 m, mittl. Seite 2,2 m x 0,6 m, rechte Seite 4,0 m x 1,5 m lang. Baujahre ab 2000–2013. Landschaft voll durchgestaltet mit 2 Bahnhöfen, Güter- u. Lokschuppen, Drehscheibe, großzügige Stadt, Umspannwerk, Schotterwerk, Weinberg, Burganlage, 2x Bogenbrücken, ca. 54 Häuser, 43 Bogenlampen, 20 Lampenlaternen. Märklin M-, K-, C-Gleise mit 65 Weichen, 27 Signale 7 Trafo. Die ges. Anlage ist vollständig digitalisiert und über PC gesteuert mit Prg. Windigipet 9.0. Digitale Steuerung mit Intellibox, und Tams Easycontrol mit 10A Booster von Softlok. 54 Loks mit Digitaldecoder, 82 Personen- u. 100 Güterzugwagen. Umständehalber nur kpl. zu verkaufen. Brackenheim/Haberschlacht. Tel.: 07135/7769 oder 07158/60302. E-Mail: peter.h.harsani@onlinehome.de.

PROFI-HILFE: www.modellbahn-aw.de



Ein herzliches Dankeschön an alle Anzeigenkunden für die gute Zusammenarbeit und das entgegengebrachte Vertrauen. Wir wünschen ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches, erfolgreiches 2018. Ihr Anzeigenteam

www.carocar.com

Exklusive digitale Märklin, Epoche 3, Spur H0, Vitrinensammlung, kein Fahrbetrieb, original verpackt, zu verkaufen. Anfragen per Mail robert.lagger@chello.at oder Tel.: 0043/5238/93606, Handy 06781224645.

www.modellbahn-keppler.de

www.modelltechnik-ziegler.de

Märklin H0 Dampflok 03 3085 € 68,–, Personenwagen 4313 1./2. Klasse 2-achsig, Personengepäckwagen 4080 3-achsig, Nahverkehrswagen 4132 4-achsig € 50,–. Tel.: 02154/8959485.

www.augsburger-lokschuppen.de

H0-H0e Samml. von A–Z abzugeben. Roco, Flm., Liliput, Sondermod. dabei wie Kranwg. m. beweglichen Stützen. Liliput: 12, 52, 01. Roco: 1044 Eurolok, 1116 Heereslok, 1216 Schnellfahrlok, inkl. Ersatzteile Zubeh. E-Mail: gu9123656@gmail.com.

www.modelltom.com

Märklin-Kataloge ab 1955–2013 (59 Stück) zuzügl. Sonderkataloge geschlossen an Selbstabholer für € 199,– und Sammlung Loks u. Wagen Serie 800/3000, Zustand 2+, an Liebhaber zu verkaufen. Tel.: 02841/87459.



www.modelleisenbahn.com

www.vgbahn.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Märklin Z, Mini Club, 1:220, Modellbahnsammlung. Auflösung größtenteils unbespielt. Liste bei: J. Schmidt, Bühlfelderweg 10, 94239 Ruhmannsfelden. Tel.: 09929/903393, djs@orchideenzauber.eu.

Verkaufe komplette N-Großanlage, L-Form, Abmessung 3,60 x 1,74 x 0,88 m, 70 m Gleis, 40 Weichen, 8 Brücken, 14 Signale, Drehscheibe, 130 Modellautos, 40 Gebäude usw. Kretzer Dieter, 99086 Erfurt, Tel.: 0361/7313825.

Tillig Saxonia Set 2 Art.-Nr. 01361 mit Holzkiste, auch Tausch mit Nr. 3; Tillig BR 03 DR III Art.-Nr. 02145 € 220,–; Arnold E251009 DR III rt. Fahrwerk Art.-Nr. 9015 € 175,–; Lako Saxonia mit Antrieb € 500,–. J. Schürer, Tel.: 015234034964.



VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

Verk. benutztes H0-Fleischmann-Profi-Bettungsgleismat.: Schienen, Weichen, Kreuzungsw., Kreuzungen, el.-magnetische Entkupplungsgl., Ausgleichgl., in gutem Zustand für ca. 50% v. Neupr. Umfangreichere Wünsche bevorzugt! Tel.: 038126396.

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

Pilz-Standard-Gleise H0 mit 2,5 mm verkupferten Schienen: 44 ST 1-m-Schienen; Schwellenbänder: 40 ST ger., 50 ST R440, 40 ST DR-Beton-Schwellenbänder, MS-Schienenverb. unbenutzt, div. EW, DKW, BW, 3WW, Antriebe. Tel.: 0151/52160358.

www.modellbahnservice-dr.de

www.modellbahn-keppler.de

Verkaufe Intellibox 11 (Art.-Nr. 65100) und Loconet 3-Leiter Rückmeldemodul (Art.-Nr. 63350) von Uhlenbrock, zusammen für € 380,–. Weitere Informationen unter Hausmann-Alpen@t-online.de.

Central station 3 (60226) OVP, inkl. Bed.-anl. und Schaltnetzteil 60VA (60061) OVP zu verkaufen. CS3 wurde nur 1x benutzt. NP: 669 €, VHB: 600 €. Nur Abholung, Standort Südpfalz. Tel.: 015128956225.

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Märklin-Magazin 1983–2004 in Sammelmappen und 2005–2015 lose. Preis € 120,–. Nur Abholung in 72411 Bodelshausen. ER-Video-Express Nr. 71–136 zum Preis von € 120,–. karl-heinz.raidt@gmx.de.

Liliput Wien, eine Legende lebt. 2 Bände im Schuber, auf 1200 Seiten alles über Liliput € 23,– + € 7,– Porto. Tel.: 05608/4338, erclaus@gmx.net.

www.modellmobildresden.de



www.bahnundbuch.de

Neu: Benelux Rail 1970–1980 von Marcel Vleugels. 304 S., 368 Fotos, Landkarte Luxemburg, € 34,00. Im Buchladen oder www.nijverepublishers.nl.

Verkaufe Eisenbahn-Journal, Lok-Magazin, Eisenbahnmagazin, der Preis der Zeitschriften beträgt € 1,– Einzelpreis. Verkaufe u.a. Videos von Stars der Schiene, der Stückpreis beträgt € 1,–. Die Zeitschriften auch als 12 Monate Paket abzugeben. Eisenbahnbücher. Wer Interesse hat soll sich melden. Anruf nach 14 Uhr bis 18 Uhr, Tel.: 04721/396305.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Deutsche Norm. Lon2 Zeichnungsverzeichnis für Lokomotiven, Lon3 Zeichnungsverzeichnis für Tender, einheitliche Bezeichnung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen Lon 52. Des weiteren Lon 71 – Lon 8040. Alles in 2 Ordnern, meistbietend abzugeben. Böttcher, Tel.: 03443/207639.



www.modellbahn-keppler.de

Verkaufe orig. Kursbücher und Eisenbahnbücher Großbritannien 1950–1980, Zeitschrift „Elektrische Bahnen", VDi-Nachrichten, Hamburger Blätter jahrgangsweise gebunden, Fachbücher und Bildbände, Baureihenbücher, Literatur über Straßenbahnen, Klein- und Privatbahnen, Dienstvorschriften DRG, DB und DR, ältere Kursbücher In- und Ausland, Verkehrsgeschichte, Lok-Archive, Glasers Annalen, Eisenbahnbücher CSSR, Polen, USA. Detailliste gratis bei Siegfried Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny oder siegfried.knapp@t-online.de.

GESUCHE
Dies + Das

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21@gmx.de.



Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, Tel.: 089/85466877, mobil 0172/8234475, modellbahn@bayern-mail.de.

Suche zwecks Informationsaustausch Sammler/Kenner der Großmodelle (1:20) der Firma Sieck Modellbau. Diese Loks standen früher in Fahrkartenausgaben in Bahnhöfen und Reisebüros. Bin für alle Informationen dankbar. Rückmeldungen bitte an E-Mail: annedetlefgerth@aol.com

Wir suchen ständig Modelleisenbahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810, uwe-quiring@t-online.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.







GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

LGB, auch ganze Sammlung oder Anlage sowie Echtdampfmodelle von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Kleinanzeigencoupon zum Ausdrucken unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen/bestellcoupon.html

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel.: 02762/9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de.

Verschenken sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin-H0-Sammlung/Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt, Tel.: 02235/468525, mobil: 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Kaufe Ihre ganze Sammlung sowie Schmalspurmodelle bei guter Bezahlung. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Suche: Märklin Schürzenwagen-Set. 43237 und 43238, Rheingold, blau, DB, Ep. 3b. Bitte nur neue Modelle anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Sammler sucht Mäklin H0!!! Loks, Triebwagen, Wagen, Sets, Zugpackungen!!! 4M for Militär!!! Sondermodelle 150 Jahre Märklin!! Z.B. 31859 Krokodil-Set!!! US-Loks u.v.m. Ihr freundliches Angebot an 0171/3184584!!!!!

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Ich suche Märklin Metall 1079-82-85-89, 10821, 10861, 10891, 10900 Skandinavien- und USA-Modelle. Bitte schreiben an: Jan Gustavsson, Aratorpsv. 54, 51171 Fritsla/Schweden.



Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchte-modellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Märklin Liebhaber und Sammler sucht große Sammlung , analog oder digital, gerne mit Karton, Exportmodelle erwünscht und bevorzugt, zahle vereinzelt bis zu 80% vom Koll. Wohne in Krefeld. Tel.: 02151/3513223. Bin freundlich und seriös und kein Weg ist mir zu weit, zahle selbstverständlich bar.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Folgende Firmen wünschen ihren Kunden auf diesem Wege ein friedvolles Weihnachtsfest und ein erfolgreiches Jahr 2018

01139 Dresden, modell-mobil Dresden, www.modellmobildresden.de
01187 Dresden, Schildhauer-Modellbahn, www.modellbahn-schildhauer.de
01454 Wachau, SP: Elektronik Richter, www.elriwa.de
01458 Ottendorf-Okrilla, Ha0-Hartmann, www.Hartmann-Original.de
01728 Gaustritz/Dresden, Beckert-Modellbau, www.Beckert-Modellbau.de
02799 Großschönau-Waltersdorf, Figuren & Mehr, www.hauser-figuren.de
02828 Görlitz, Fohrmann-Werkzeuge GmbH, www.fohrmann.com
02829 Markersdorf, Modellbahnservice Röhricht, www.modellbahnservice-dr.de
02977 Hoyerswerda, Stärz-Modellbahn-Digital, www.firma-staerz.de
03046 Cottbus, Stiftung BSW Lausitzer Modellbahnclub
04758 Oschatz, Modellbahnshop Korn, www.modellbahnshop.de
06618 Naumburg, MB-TT Modellbau und Decals in TT, www.mb-tt.de
06667 Weißenfels, Modellbahn Ehrhardt, www.modellbahn-ehrhardt.de
08427 Fraureuth, KRES Köstel & Rasch, www.kres.de
08525 Plauen, Maximilian Janker Veranstaltungsbüro, www.janker-maerkte.de
09117 Chemnitz, CDT-Werbung Grünes, www.cdt-werbedruck.de
09355 Gersdorf, A-Z Dienstleister, www.modellbahnshop24.de
09496 Marienberg, Auhagen GmbH, www.auhagen.de
09661 Hainichen, Chemnitzer Modellbahnshop, www.modelleisenbahn-cms.de
10318 Berlin, Modellbahnbox Karlshorst, www.modellbahnbox.de
10789 Berlin, Michas Bahnhof, www.michas-bahnhof.de
12105 Berlin, Modellbahn Pietsch GmbH, www.modellbahn-pietsch.com
12526 Berlin, Zum alten Dampfross, www.zum-alten-dampfross.de
25492 Heist, Littfinski-Daten-Technik, www.ldt-infocenter.com
31688 Nienstädt, N-Bahnkeller Schaumburg, www.n-bahnkeller.de
33604 Bielefeld, Oesling Modellbau, www.oesling-modellbau.com
34513 Waldeck, Kuswa Modellbau, www.kuswa.de
37284 Waldkappel, Jens Berndt
39104 Magdeburg, An- und Verkauf Topcash, www.lokomotivo.de
39108 Magdeburg, Modellbahnland Magdeburg GmbH, www.modellbahnland-magdeburg.de
40721 Hilden, ADLER Märkte GmbH, www.adler-maerkte.de
44141 Dortmund, Der Lokschuppen Dortmund GmbH, www.lokschuppen.com
44287 Dortmund, Jomo's Veranstaltungsteam, www.jomosmodellbahnmaerkte.de
45472 Mülheim, Modellbahnwerkstatt Frank Elze, www.mbw-shopsystem.de
47877 Willich-Schiefbahn, Modellbahn-Digital-Versand, www.mdvr.de
48607 Ochtrup, OVG Ochtruper, www.bv-messen.de
49078 Osnabrück, J.B. Modellbahn Service GmbH, www.jbmodellbahnservice.de
53619 Rheinbreitbach, Kühn modell & digital, www.kuehn-modell.de
56477 Rennerod, Simplex-Team Rennerod, www.simplex-team-rennerod.de
57537 Hövels, SD-Modell, www.sd-modell.de
58135 Hagen, Lokschuppen Hagen-Haspe, www.lokschuppenhagenhaspe.de
66953 Pirmasens, Saemann Modelltechnik, www.saemann-aetztechnik.de
67240 Bobenheim-Rosheim, Alpha-Team, www.alpha-team-noll.de
70372 Stuttgart, Spielzeugmärkte Dr. Theurer, www.theurers-spielzeugmaerkte.de
71334 Waiblingen, Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, www.modelleisenbahn.com
71720 Oberstenfeld, System Com 99 e.K., www.guenstige-loks.de
78247 Hilzingen, Spielwaren Reimann, www.reimann.de
78554 Aldingen, Paape-Systemvitrinen, www.system-vitrinen-paape.de
85567 Grafing, Züge & Zubehör, www.zuz-modellbahn.com
86558 Hohenwart-Weichenr., Böttcher Modellbahntech., www.boettcher-modellbahntechnik.de
89073 Ulm, Modellbahn Ulm, www.modellbahn-ulm.de
92421 Schwandorf, M.S.S. W. Aumiller, www.naskapi.de
94051 Hauzenberg, Modellbau Fischer, www.mbs-fischer.de
97688 Bad Kissingen, Der Schienenreiniger, www.schienenreiniger.de
99817 Eisenach, Jano Modellbau, www.jano-modellbau.de
99830 Treffurt, Lok - Doc Wevering, www.lok-doc-wevering.de
CH-7477 Filisur, Hotel Grischuna, www.grischuna-filisur.ch
PL-95100 Zgierz, Stangel Modellbau, www.stangel.pl/de

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader @dansibar.com.

Verschenken sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom-Sammlung/ Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt, Tel.: 02235/468525, mobil: 0151/11661343, meiger-modellbahn @t-online.de.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch große Sammlungen, ganze Anlagen oder Nachlässe. Abbau auch möglich! Zahle Höchstpreise. Seriöse Abwicklung, Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 097011313, Fax: 097019079714.



Der Schienenreiniger
Für kontaktfreudige Schienen
www.schienenreiniger.de
Baptist-Hoffmann-Str. 19
97688 Bad Kissingen
Tel.: 0971/66345 • Fax: 0971/7853196
info@schienenreiniger.de



GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchte modellbahn.de, www.gebrauchtemo dellbahn.de.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Privater Modellbahner freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modell bahn-erftstadt.eu.

Verschenken sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Spur-Z- oder N-Sammlung/ Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt, Tel.: 02235/468525, mobil: 0151/11661343, meiger-modellbahn @t-online.de.



Tillig Saxonia Set 3 Art.-Nr. 01362; Tillig BR 50849 od. 501849-4 exklusiv für Spiele Max; Kittler für TTe versch. Wagen; Jatt BR 78009 DR III Art.-Nr. 17801. J. Schürer, Tel.: 015234034964.

Beckmann TT BR 64, Epoche IV, möglichst neu/neuwertig, von privatem Modellbahner gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot unter: U-Lei@t-online.de oder telefonisch unter 0341/4415373.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader @dansibar.com.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/ Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

www.menzels-lokschuppen.de

Modellbahnausstellung des MBBK Backnang-Heiningen am 06./07./ 14./21./28.01.2018. Öffnungszeiten von 10–16 Uhr, Tübingerstr. 25 in 71522 BK-Heiningen. Info-Tel.: 07195/580418.

www.modellbahnen-berlin.de





Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn.

www.puerner.de

URLAUB
Reisen, Touristik

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. Inkl. „GUTi" für freie Fahrt mit Bus und Bahn im größten Teil des Bayer. Waldes. FeWo/App. ***/**** ab € 35,–/ Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/ 40995100.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

Liebevoll eingerichtete FeWo im ehem. Verwaltungsgebäude der GHE am Bhf. der Selketalbahn in Gernrode/ Harz. 2–3 Pers., nicht behindertengerecht, Nichtraucher. Ab € 40,–. Tel. 017623917323, E-Mail: ferienwohnung@selketalbahn.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

15.–17.12.: Verkauf von gebrauchten Modelleisenbahnen von Privat in der Stadthalle Deidesheim. Moba-Tech der modelleisenbahnladen, 67146 Deidesheim. www.moba-tech.de

www.modellbahnboerse-berlin.de
17.12.: 08529 Plauen, Festhalle. Sa. 30.12.: 08056 Zwickau, Stadthalle. 07.01.: 12679 Berlin, Freizeitforum Marzahn. Jeweils 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

26.12.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spiezeugbörse, 11–16 Uhr, 24768 Rendsburg, Nordmarkhalle, Willy-Brandt-Platz 1. Info-Tel.: 040/6482273.

27.12.: Alpspitzhalle, Von-Lingg-Str. 30, 87484 Nesselwang, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–17 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.starmaerkte-team.de

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse. 30.12.: Erfurt, Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14. 06.01.: Leipzig, Alte Messe, Pavillon der Hoffnung, Halle 14. 07.01.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese. Jeweils 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de

31.12.: Modellbahnbörse von 11–17 Uhr in Lemgo - Lipperlandhalle. Infos: www.spielzeugbörsen.com

05./06./07.01.: Modellbahnausstellung mit zwei großen Spur 0 Modulanlagen sowie profihafte Modellautorennen plus Verkaufsstände, inkl. Bewirtung, 10–18 Uhr, So –17 Uhr, ESV-Turnhalle, Ingolstadt-Ringsee, Geisenfelderstr. 1. Tel.: 08459/2662, www.0-stammtisch-ingolstadt.de

06.01.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spiezeugbörse, 12–16 Uhr, 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12. Info-Tel.: 040/6482273.

07.01.: Darmstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, Autos und Blech in der Orangerie, 10–16 Uhr, mit Modellbahnanlage. Info: S. Meyer, 06246/9069847.

13.01.: Große Modellbahn- und Modellautobörse, 10–15 Uhr, **78315 Radolfzell - Milchwerk**. Info: B. Allgaier, Tel.: 07551/831146, www.spielzeugboerse-radolfzell.de

13.01.: Modellbahnbörse von 10.30–16 Uhr, TV 1864/04-Halle, Weisenheimer Str. 56, 67245 Lambsheim. Info: ModellEisenbahnFreunde Frankenthal e.V., Thomas Kurtz, Tel.: 06241/789447, t.kurtz@mef-frankenthal.de, www.mef-frankenthal.de

13.01.: Modellbahnbörse Ansbach, 9–18 Uhr, im Brückencenter Ansbach, Residenzstr. Info: www.eisenbahnfreunde.ansbach24.de

13./14.01.: 25 Jahre Eisenbahnclub Leinefelde e.V. Modellbahnausstellung mit Börse in 37327 Leinefelde, Obereichsfeldhalle. Sa 10–18 Uhr, So 10–17 Uhr. Infos unter: www.eisenbahnclub-leinefelde.de

www.adler-maerkte.de

13./14.01.: Ausstellung und Tauschbörse in 72336 Balingen, Volksbankmesse ca. 1.600 qm. Sa. 10–18 Uhr, So. 11–17 Uhr. Tel. 07433/20272 oder 9080-0. www.modellbahnschau-balingen.de

14.01.: Modellbahnbörse von 10–14 Uhr, Bergbaumuseum, Pflockenstr. 28, 09376 Oelsnitz/Erz. Tel.: 0173/3511880.

14.01.: Modellbahnbörse des Eisenbahnclub Euskirchen e.V., 10–16 Uhr, Dorfgemeinschaftshaus, 53881 Euskirchen Palmersheim-Rodderbach. Info: www.ece-ev.de

20.01.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–15 Uhr, 80634 München, DB-Casino, Richelstr. 3. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

Traditionelle Cottbuser Modellbahnbörse der BSW Gruppe „Lausitzer Modellbahnclub"
Am **16.12.** von 10–14 Uhr
im AW Cottbus (ehem. RAW), Waisenstr. 21.
Info: M. Dörfer, Tel.: 0355/823110 (17–18 Uhr)

Plauener Modellbahnbörse
28.12. • 9.30–14.30 Uhr
Oelsnitz / V. – Vogtlandsporthalle
Info und Reservierung
0171 / 93 27 552 oder **antikladen-plauen@t-online.de**

Modellbahn- u. -Auto-Tauschbörse: *von 10–14 Uhr*
Leipzig: Sa. 06.01.,
Alte Messe, Pavillon der Hoffnung,
Halle 14, Puschstraße
Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

28.01.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–16 Uhr, 08228 Rodewisch, Ratskellersaal, Wernesgrüner Str. 32. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

21.01.: Berliner Spielzeugbörse, 10–14 Uhr, Loewe-Saal, Ludwig Loewe-Höfen, Wiebestr. 42, 10553 Berlin-Moabit. 030/7842346, 0173/3882000.

21.01.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spiezeugbörse, 11–15 Uhr, 21423 Winsen, Autohaus Wolperding, Schlossring 48. Info-Tel.: 040/6482273.

21.01.: Modellbahnbörse von 11–17 Uhr in Peine im Forum. Infos: www.spielzeugbörsen.com

Größte Westerwälder Sammlerbörse
Modellspielzeug • Eisenbahnen • Autos
>>> Seit Jahren ein Highlight für Modellspielzeugfreunde <<<
Sa. 30. Dez. 11.00–17.00 Uhr
Westerwaldhalle, 56477 Rennerod
Info: Tel. 0151/14955000 oder 02664/991710
www.simplex-team-*rennerod*.de

Sa. 06.01.2018 **10–16 Uhr**
Eisenbahn- und Modellautomarkt
Vogel Convention Center VCC
Max-Planck-Str. 7/9
97082 Würzburg
www.alpha-team-noll.de
Tel.: 06239/4469 • Fax: 06239/4876

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 35 Jahre www.adler-maerkte.de
10.12. Bonn Bad Godesberg, Stadthalle Koblenzer Str. 80
17.12. Neuss, Stadthalle Selikumer-Str. 25
26.12. Hilden, Stadthalle Fritz-Gressard-Platz1
01.01. Köln-Mülheim, Stadthalle Jan-Wellem-Str. 2 **! 13 - 18 Uhr !**
07.01. Solingen, Theater- und Konzerthaus Konrad-Adenauer-Str. 71
14.01. Düsseldorf, Boston-Club e. V. Vennhauser Allee 135
Marktzeiten 11-16 h
ADLER - Märkte e. K. 40721 Hilden, Telleringstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

21.01.: BUTZBACH, Modellbahn-, Auto- + Spielzeugbörse, 10–16 Uhr, 35510 Butzbach, Bürgerhaus. Info: A. Baum, 06033/7483390.

28.01.: Ingolstädter Modelleisenbahn- + Spielzeugmarkt von 10–15 Uhr, in der Nibelungen Halle, 85098 Großmehring, Dammweg 1. N. Westphal, Tel.: 08405/846, www.ingolstaedter-modellbahnmarkt.de

28.01.: Modellbahnbörse von 11–17 Uhr in Bückeburg - Schloßremise. Infos: www.spielzeugbörsen.com

28.01.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–16 Uhr, 08228 Rodewisch, Ratskellersaal, Wernesgrüner Str. 32. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

Modellbahn-Auto-Börsen: **von 10–15 Uhr**
Erfurt: *Sa. 30.12., Alte Parteischule, Werner-Seelenbinder-Str. 14*
Leipzig: *Sa. 06.01. + 10.02., Alte Messe, Pavillon der Hoffnung, Halle 14, Puschstr.*
Kassel/Vellmar: *So. 07.01. + 04.02., Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese*
Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de

Termine
Ankauf-Verkauf-Tausch von Modelleisenbahnen, Autos, Sammlerspielzeug
10.12. Castrop-Rauxel, Europahalle
17.12. Osnabrück, Halle Gartlage
26.12. Rheine, Stadthalle
30./31.12. Modellbahntage Haltern/See
06.01. Bremen Messe, Foyer H4
07.01. Neumünster, Holstenhalle 4
07.01. Castrop-Rauxel, Europahalle
13./14. 01. Messe Emslandmodellbau Lingen/Ems, Emslandhallen
Weitere Termine unter www.bv-messen.de
OVGmbH Tel.: 02553-98773

28.01.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spiezeugbörse, 10–15 Uhr, 25548 Kellinghusen, Wiesengrundhalle. Info-Tel.: 040/6482273.

28.01.: 50. Modelleisenbahn- und Modellautobörse, 10–16 Uhr, in der Schulturnhalle des Leibniz-Gymnasiums, Im Schmelzerwald 51a, 66386 St. Ingbert. Info-Tel.: 06897/4254.

24.02.: Freiburger Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, Messe, Freiburg im Breisgau. Info-Tel.: 0761/2922242, www.freiburger-spielzeugboerse.de

Anzeigenschlusstermine
nur für die Kleinanzeigen (Fließsatztext)

3/2018 = 09. Januar Erstverkaufstag 12.02.2018
4/2018 = 06. Februar Erstverkaufstag 14.03.2018
5/2018 = 06. März Erstverkaufstag 11.04.2018
6/2018 = 04. April Erstverkaufstag 16.05.2018
7/2018 = 04. Mai Erstverkaufstag 13.06.2018
8/2018 = 05. Juni Erstverkaufstag 11.07.2018
9/2018 = 03. Juli Erstverkaufstag 08.08.2018
10/2018 = 06. August Erstverkaufstag 12.09.2018
11/2018 = 03. September Erstverkaufstag 10.10.2018
12/2018 = 09. Oktober Erstverkaufstag 14.11.2018
1/2019 = 06. November Erstverkaufstag 12.12.2018

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Samstag, 9. Dezember, Kongresshalle Böblingen
Sonntag, 7. Jan. 2018, Filderhalle Leinfelden/Echterd.
von 11.00–15.30 Uhr
Modelleisenbahnen und Blechspielzeug
Info: Dr. R. Theurer 07 11/5 59 00 44, info@theurers.de

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE
10. Dez. 44 Herne-Röhlinghausen, Volkshaus, Am Alten Hof
10. Dez. 45 Hattingen, Große Lego- + Playmobilbörse Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr. *11–17 Uhr
17. Dez. 58 Schwerte, Freischütz, Hörderstr.
17. Dez. 33 Kaunitz-Verl, Ostwestfalenhalle, Paderborner Str. *10–16 Uhr
26. Dez. 45 Hattingen, Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.
31. Dez. 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort, Bottroper Str.
31. Dez. 30 Hannover, Großmarkt, Am Tönniesberg
7. Jan. 47 Duisburg-Homberg, Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Str.
14. Jan. 33 Kaunitz-Verl, Ostwestfalenhalle, Paderborner Str. *10–16 Uhr
14. Jan. 44 Herne-Röhlinghausen, Volkshaus, Am Alten Hof
28. Jan. 45 Hattingen, Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.
Alle Märkte 11–16 Uhr außer *
... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!
Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980, 0172/9544662



Mit relativ wenig Aufwand wird das LGB-Modell der IV K zur 99 606 im Zustand um 1969.

Großbahn-Modelle im Maßstab 1:22,5 lassen sich häufig im Detail verbessern: Die IV K von LGB ist für ambitionierte Modellbahner ein geeignetes Objekt.

Kleid der Epoche III

Die Schmalspur-Lokomotiven der Reihe IV K waren eine durchweg gelungene Konstruktion, die auf einen sehr langen Einsatz auf fast allen sächsischen Schmalspurbahnen zurückblicken kann. Im LGB-Angebot ist das Modell der IV K ein Klassiker, aufgelegt in vielen Varianten. Doch angesichts einer Fertigungszeit von 30 Jahren und vieler Bauartänderungen während der langen Einsatzdauer ergaben sich bei den Vorbildmaschinen Unterschiede, die nicht immer im Modell umgesetzt wurden.

Am Beispiel der bis heute erhaltenen 99 606 soll gezeigt werden, wie das LGB-Modell einem abweichenden Vorbild angepasst und verbessert werden kann. 99 606 verlor beispielsweise die meisten Einrichtungen ihrer Heberlein-Bremse früher als viele ihrer Schwestern. Auch gab es bei den IV K verschiedene Dachlüfter-Ausführungen. Am LGB-Modell sind auch die Petroleum-Laternen unpassend.

Für die Überarbeitung muss das Modell weitgehend zerlegt werden. Im ersten Schritt entfernt man deshalb die gesteckten Anbauteile wie Leitungen, Aggregate und Lampen. Danach werden die Schrauben zur Befestigung des Lokgehäuses am Fahrgestell gelöst. Um das Fahrzeug dabei kopfüber sicher lagern zu können, ist die Verwendung einer Lokliege ratsam. Diese



1

Das Modell der sächsischen IV K ist ein Klassiker aus dem LGB-Programm. Die hier gezeigte Lok befand sich lange im Freiland-Einsatz. Nun steht eine gründliche Aufarbeitung in der Modellwerkstatt an.



2

Das Fahrgestell ist mit nur wenigen Schrauben am Aufbau befestigt. Praktisch ist die Verwendung einer Lokliege (Eigenbau).



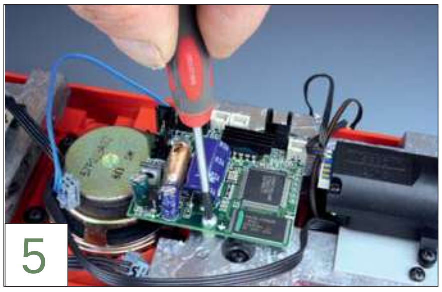
3

Vor dem Abziehen der Kabel von Decoder und Soundmodul empfiehlt sich eine Kennzeichnung der Steckverbindungen.



4

Der ab Werk installierte Raucherzeuger wird ersetzt. Ein automatischer Entkuppler und neue Schilder liegen ebenfalls bereit.



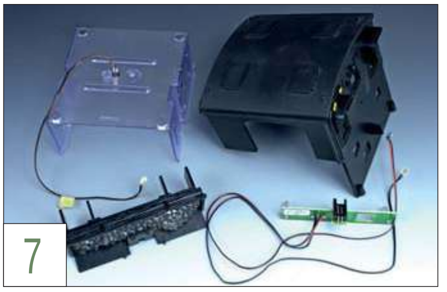
5

Die Soundplatine des Modells muss etwas nach hinten rücken. Mit zwei neuen Bohrungen im Ballastblock ist das kein Problem.



6

Der für den Verdampfer notwendige Taktgeber ist in dem Sound-Modell schon vorhanden. Nach dem Anschluss folgt ein Testlauf.



7

Die Ausrichtung der Dachlüfterklappen des Führerhauses ist für die Lok 99 606 unpassend. Ein Umbau soll Abhilfe schaffen.

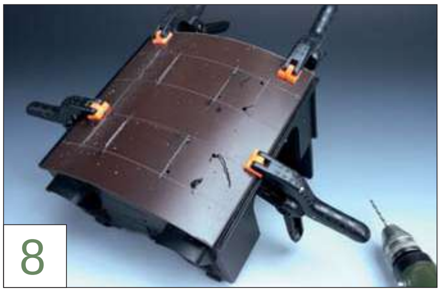
kann man zum Beispiel aus Verpackungsmaterial leicht selbst herstellen. Die Kabel zwischen Aufbau und Chassis versieht man vor dem Lösen der Steckverbindungen mit einer eindeutigen Kennzeichnung.

Nun kann bereits der serienmäßige Raucherzeuger gegen einen Rundkesselverdampfer von Massoth getauscht werden. Platz ist in dem Modell genug vorhanden. Lediglich die vordere Soundplatine muss einige Millimeter nach hinten versetzt werden. Für die Befestigung des Verdampfers genügt eine zwei Millimeter starke Kunststoffplatte, die auf den Ballastblock geschraubt wird. Als Soundmodell ist unsere IV K bereits mit einem Taktgeber ausgerüstet, der für den Betrieb des Verdampfers erforderlich ist. Die Verbindung zwischen Verdampfer und Schlot geschieht über ein acht Millimeter starkes Kupfer- oder Messingrohr. Nach dem Herstellen der elektrischen Verbindungen zeigt ein kurzer Probelauf, ob alles zur Zufriedenheit funktioniert.

Deutlich mehr Zeit nimmt die Umgestaltung des Führerhauses in Anspruch. Dazu wird dessen Oberteil vom Lokgehäuse abgenommen und vollständig zerlegt. Die verschraubte Dachschale muss weichen. Als Ersatz wird eine ein Millimeter starke ABS-Platte mit flüssigem Kunststoffkleber fixiert. Als einfache Variante genügt es, das Dach nun mit einer Lage Sandpapier der Körnung 600 zu bekleben und die Dachluken und Kranhaken des originalen Daches wiederzuverwerten. Sie werden dazu aus dem Altteil herausgetrennt, in Form und Dicke passend zurechtgeschliffen und in der richtigen Lage montiert.

Vorhang auf im Führerhaus

Mit nur wenig mehr Aufwand können die Teile aus Blech und Rundmaterial aber auch selbst hergestellt werden. Für den versierten Modellbauer ist es dann nur noch ein kleiner Schritt zur Darstellung geöffneter Luken, die dem Modell später ein besonderes Aussehen verleihen. Die hinteren Kranhaken sollte man bei der Gelegenheit auch gleich mit einem beim Vorbild vorhandenen Griff versehen. Mit Epoxydharz werden anschließend die überflüssigen Bohrungen für die entfernten Umlenkrollen der Bremsleine an Führerhaus und Schlot verschlossen, und da der Kleber schon einmal zur Hand ist, auch gleich das unschöne, rechteckige Loch in der Rauchkammertür. Nach dem Glätten der aufgefüllten Stellen erhält das Führerhaus-Oberteil von innen eine Lackierung



8

Nach dem Anreißen der Ausschnitte für die Klappen werden in der neuen Ein-Millimeter-Dachplatte die Ecken vorgebohrt.



9

Aus Kupfer- und Messingblech lassen sich neue Luken und Scharnierteile anfertigen, ebenso vorbildgetreue Dachhaken.

in Hellgrau. Das Fenster-Klarsichtteil kommt nicht mehr zum Einsatz. Dessen Scheiben schneidet man mit einem Minischleifer heraus und klebt diese nach dem Trocknen der Farbe an ihren Platz.

Als Ergänzung mit großer Wirkung empfehlen sich Vorhänge für die Türöffnungen. Sie entstehen aus kleinen Stoffresten, die mit stark verdünnter Ölfarbe auf alt getrimmt werden. Als Haltestangen genügen zwei Bügel aus 1-mm-Messingdraht. Weiter geht es mit der Stehkesselrückwand. Nach deren Grundlackierung in Seidenmatt-Schwarz betont man die Armaturen vorsichtig mit einer Eisen-Metallic-Farbe, beispielsweise Tamiya X 10. Dabei wird die Farbe lediglich mit dem fast trockenen Pinsel aufgebürstet, was die Strukturen und Einzelheiten sehr schön betont. Ein aufgeklebter Furnierholz-Streifen sorgt für einen realistischen Führerstandsboden. Der Bereich vor der Feuertür erhält einen Riffelblech-Brandschutz.

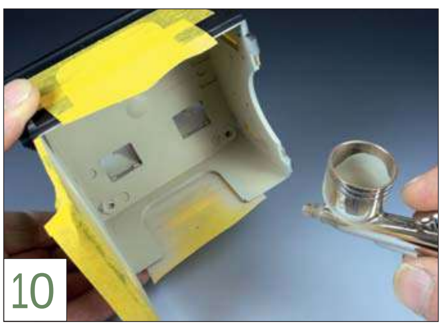
Der weitaus größte Teil unserer IV K besteht aus Kunststoff: Der typische Glanz ist allzu offensichtlich. Eine Neulackierung kann diesen verbergen. Mit seidenmatter Farbe erzielt man dabei das beste Ergebnis.

Zuvor sollten jedoch noch die Loklaternen umgestaltet werden. Zwar besteht die Möglichkeit, sie komplett zu ersetzen, ein

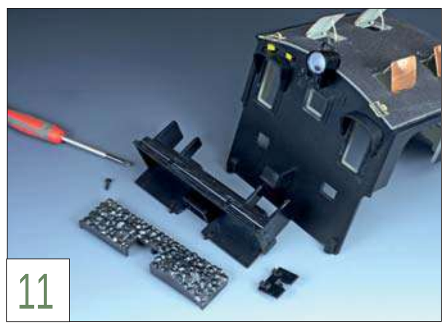
Die Neulackierung beseitigt den Kunststoffglanz

Umbau ist aber auch nicht allzu schwer. Mit einem scharfen Messer entfernt man dabei die Griffe und Kamine. Die Schnittstellen werden dann mit Schleifpapier geglättet. Vorbildgerechte Griffe lassen sich aus dünnem Messingdraht herstellen und in neu angefertigte Bohrungen im Lampenkorpus einsetzen. Für die danach anstehende Lackierung deckt man die Lampengläser jeweils nur vorn mit Klebeband ab. Der Rand der Gläser wird mitlackiert, was den Lampen ein wesentlich authentischeres Aussehen verleiht.

Grundsätzlich kann die Lackierung des Fahrzeugs mit einer kleinen Spritzpistole erfolgen, mit X 18 von Tamiya ist auch ein passendes Schwarz zur Hand. Die Farbe XF 24 Dark Grey dieses Herstellers kommt für das Dach der Lok infrage. Für das Fahrwerk, das beim LGB-Modell mehrere Rottöne zeigt, eignet sich die Tamiya-Farbe X 7. Wer keine Airbrush-Pistole besitzt, kann bei den größeren Bauteilen auch zur Sprühdose greifen. Geeignete Farben,



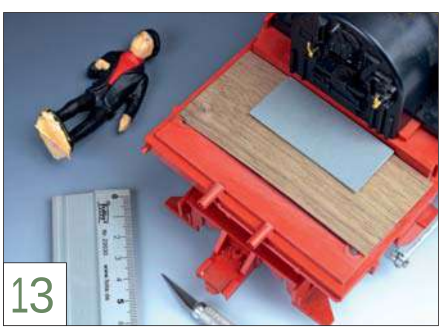
10 Die obere Hälfte des Führerhauses wird von innen mittelgrau lackiert.



11 Ein Verzicht auf die Heberlein-Bremse ermöglicht die mittige Montage der Lampe.



12 Aus kleinen Stoffstückchen entstehen die Vorhänge im Führerstand.



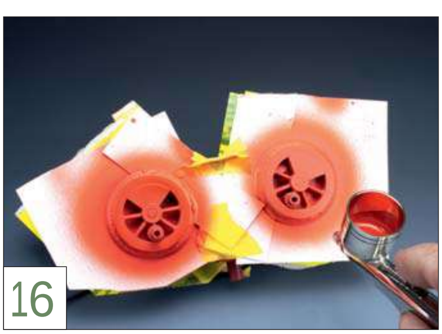
13 Nach dem Abtrennen der Lokführer-Figur wird der Boden neu gestaltet.



14 Die Details der Stehkesselrückwand werden mit „Gun Metal“ von Tamiya hervorgehoben.



15 Mit ein paar Handgriffen lassen sich die LGB-Petroleumlampen in elektrische umrüsten.



16 Auch die Räder sollte man neu lackieren und dabei die glänzenden Radreifen rot färben.



17 Nun wird eine Lasur aus Feuerzeugbenzin und der Ölfarbe Vandyckbraun aufgetragen.



18 Für die Neu-Beschilderung sollten die LGB-Angüsse nass abgeschliffen werden.



Zum Aufbringen der Schilder dient ein lösemittelfreier Alleskleber.



Das Loch zur Kabeldurchführung in der Rauchkammertür wurde verschlossen.

auch nach dem RAL-Katalog, sind zum Beispiel in Baumärkten zu bekommen. Nach dem gründlichen Trocknen kann das Modell wieder zusammengesetzt werden. Einen gelben Anstrich erhalten die Elektro-Verteilerkästen. Einige Bauteile wie Lichtmaschine, Handräder und Ventile kann man noch mit etwas Eisen-Metallic-Farbe behandeln.

Zu den letzten Arbeitsschritten gehört die Anbringung einer neuen Beschilderung (zum Beispiel von Beckert-Modellbau). Die Neusilber-Ätzteile lassen sich leicht aus dem Rahmen schneiden, die blanken Schnittstellen schwärzt man einfach mit einem Permanentmarker nach. Die Fixierung geschieht mit lösemittelfreiem Alleskleber. Allerdings ist die Beschilderung als „99 606“ jeweils kürzer als die EDV-Bezeichnung des LGB-Modells. Hier muss der Randbereich deshalb mit einem



Die Echtkohlefüllung wird mit stark verdünntem, transparentem Modellbaulack fixiert.

feinen Schleifpapier geglättet werden. Nach dem Ausrichten der neuen Schilder fixiert man diese am besten mit Modellbau-Klemmen bis zur Aushärtung des Klebers. Abschließend wird echte Kohle in den Kohlenbehälter gefüllt. Für die betreffende Baugröße gibt es sie zum Beispiel von Asoa. ☐

Michael Siemens



Äußerlich überarbeitet und neu lackiert, dampft 99 606, wie sie in den 1960er-Jahren in Kirchberg eingesetzt war, mit ihrem neuen Raucherzeuger aus dem Schuppen.



Eine Szene wie aus den 60er-Jahren: Im Berufsverkehr kommen Schienenbusse zum Einsatz, hier ein innen und außen gesupertes Trix-Modell. Mit dem Bahnhof Deinste hat Auhagen ein Modell geschaffen, dass mit seinem skandinavisch anmutenden Baustil einzigartig ist.

Jedermann ist es freigestellt, einen schönen Kunststoffbausatz so zu bauen, wie er aus der Schachtel kommt. Doch mit etwas individueller Nacharbeit und einer kunstgerechten Farbgebung entsteht ein Einzelstück, das so nur einmal zu finden ist.

Mein Deinste

Die Zubehörhersteller bieten mittlerweile Bahnhofsbausätze in vielen regionalen Baustilen für alle Baugrößen an. Trotzdem finden sich immer wieder lohnende Vorbilder, die eine kleine Lücke im Angebot schließen.

Im Jahr 2017 wurde der kleine, aber hochdetaillierte Bahnhof Deinste als Haupt-Formneuheit von Auhagen vorgestellt und stieß auf ein sehr positives Echo bei den Kunden und in der Fachpresse. Der kleine verschachtelte Gebäudekomplex erinnert durch sein hölzernes Hauptgebäude an skandinavische Bauwerke. Das gewählte Vorbild ist jedoch an der Strecke Stade – Bremervörde zu finden. In dieser Bauart finden sich mit einigen Abwandlungen mehrere Gebäude an der Strecke, die 1907 von der „Kleinbahn Bremervörde-Osterholz (KBO)“ eröffnet wurde. Später wurde die Bezeichung in „Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn“ (BOE) geändert. 1971 wurde dort der reguläre Personenverkehr eingestellt, die „Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH“ (evb) betreiben aber mit dem „Moorexpress“ einen Touristikverkehr. Der Bahnhof Deinste wurde mustergültig restauriert und fungiert heute als „Kulturbahnhof“.

Auffällig ist die große Anzahl der Spritzlinge im relativ kleinen Karton. Da der Spritzguss der Holzfassaden keine Hinterschneidungen ermöglicht, bestehen die Wandteile, die Fenster nicht mitgerechnet, aus bis zu 15 Einzelteilen. Der Bastler muss Sparrenköpfe, Stützen für die Zierdächer sowie Einfassungen für die Fenster, später beim Zusammenfügen der Wandteile auch das mit Zierrat versehene Eckgebälk ergänzen.

Vor dem eigentlichen Zusammenbau wollte ich einige Verfeinerungen und Ergänzungen an den Bauteilen vornehmen. Die Fachwerkspritzlinge sind beispielsweise nur als glatter Gitterrost dargestellt, es fehlen eine Struktur und die Stoßkanten. In der Regel verlaufen die senkrechten und diagonalen Balken in ganzer Länge, ohne von den waagrechten Balken unterbrochen zu werden. Dementsprechend sollte man die Balkenenden zumindest mit einer eingedrückten oder angeritzten Linie dar-

Viele Bauteile werden mit Strukturen versehen

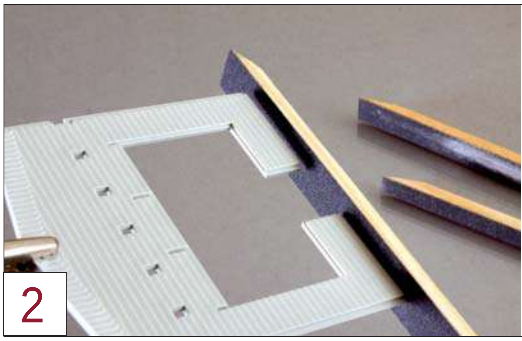
stellen. Eine Art Holzmaserung entsteht schon, indem man die jeweiligen Balken in Längsrichtung etwas anraut, zum Beispiel mit dem Skalpell oder einer kleinen Stahlbürste für die Minibohrmaschine. Ein Überstrukturieren sollte man bei dieser Arbeit allerdings vermeiden.

Da das Innere des Güterschuppens bei offenen Schiebetoren gut einsehbar ist, kann man das Balkenmuster der Außenseiten auch an der Innenseite zumindest linear andeuten. Die Position des Linienmusters wird einfach mit der Anreißschieblehre abgenommen und auf die Innenwand übertragen. Ebenso eignet sich ein einfacher Stechzirkel. Zuvor sollte man allerdings alle runden Auswerferabdrücke an den Bauteilen mit einer Schmirgellatte entfernen. Allgemein verwende ich zum Versäubern sämtlicher Bauteile selbst gebastelte Schmirgellatten, jedoch keine Feilen. Das Verkleben der Polystyrol-Teile erfolgt mit etwas Nitroverdünnung, die in kleiner Menge mit einem Pinsel auf die Klebekanten geträufelt wird.

Fenster und Türen lassen sich wesentlich dünner schleifen, indem man die Spritzlinge rückseitig auf einem plan aufgespannten Schmirgelbogen abzieht. Die dabei entstehenden Grate an den Streben



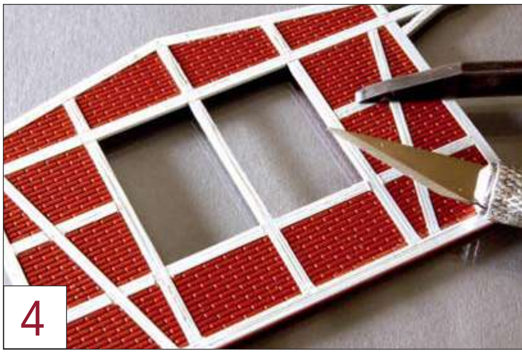
Für einen H0-Bahnhof ist die Schachtel relativ klein, daher ist sie vollgepackt mit Spritzlingen.



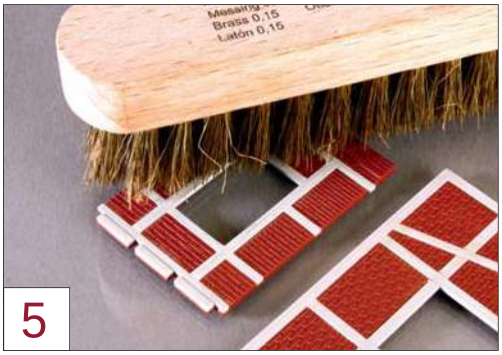
Die Bauteile werden mit selbst gebastelten Schmirgellatten versäubert.



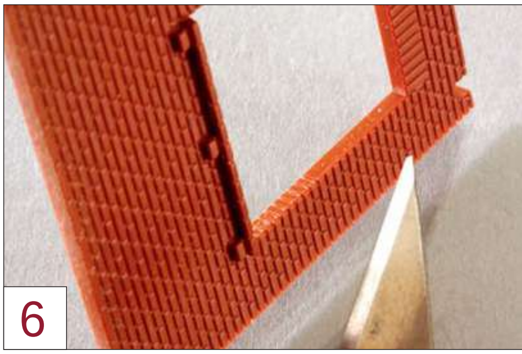
Am Hauptgebäude werden zahlreiche Anbauteile wie Sparrenköpfe und weiterer Zierrat ergänzt.



Das Fachwerkgebälk lässt sich mit Stichel und Skalpell strukturieren.



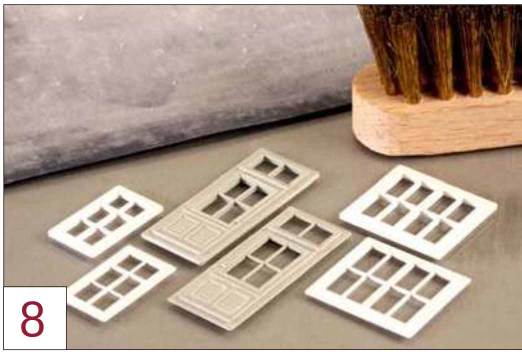
Beim Gravieren entstehen Grate, die beim Überbürsten mit einer weichen Messingbürste aber einfach beseitigt werden können.



An den sichtbaren Innenkanten der Wandteile mit Mauerstruktur sollte man die Fugen ergänzen.



Auch an der glatten Dachunterseite lassen sich Fugen der hölzernen Kanten ergänzen. Dies geschieht mit der Anreißschieblere.



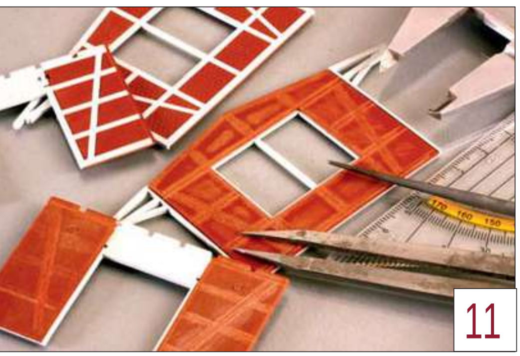
Fenster und Türen lassen sich durch rückseitiges Abziehen auf einem planen Schmirgelbogen dünner schleifen.



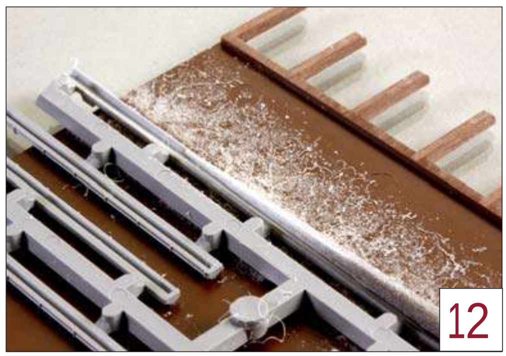
An den Schuppentoren lässt sich rückseitig das Fugenmuster ergänzen.



Beim Hauptgebäude sollte man zuerst die Seitenwände des Mittelbaus mit dem Boden verkleben.



An den Innenwänden des Güterschuppens wird das Fugenmuster eingeritzt.



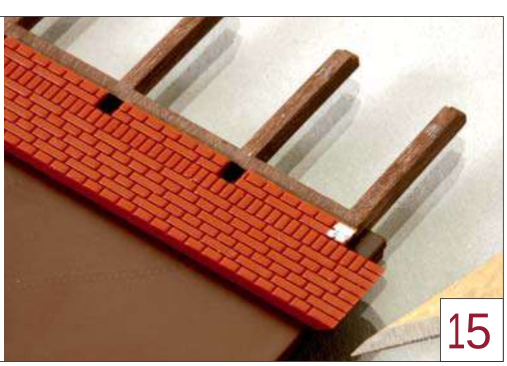
Die schlitzartige Dachrinne wird mit einer runden Nadelfeile als richtige Wanne aufgefeilt.



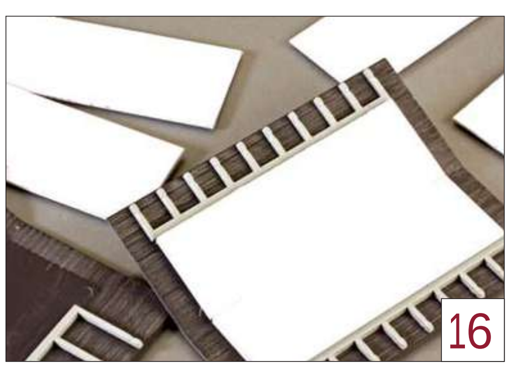
Die vier Wandteile des Schuppens werden mit Hilfe von Nitroverdünnung mit der Bodengruppe verklebt.



Am Hauptgebäude werden der umlaufende Backsteinsockel sowie die L-förmige Bodenfläche für die Anbauten ergänzt.



Am Güterschuppen muss der weiß markierte Bereich zur Aufnahme des Balkens entfernt werden.



Durch auf der Unterseite verklebte stabile Steckso-ckel aus 3 mm dicken Polystyrolplatten bleiben die Dachflächen abnehmbar.

verschwinden beim rückseitigen Überbürsten mit einer weichen Messingbürste.

Beim gemauerten Vorbau für den Fahrdienstleiter kann man im Bereich der Fensterkanten das Fugenmuster der Längsfugen ergänzen. Das gelingt am einfachsten mit der Schneide einer Skalpellklinge. Nach spürbarem Einrasten in die schon vorhandenen Fugen überträgt man die Linien nach einer 90-Grad-Drehung auf die Innenkanten der Fensterdurchbrüche. Auch die Fensterbänke werden auf diese Weise strukturiert.

Der Innenraum des Hauptgebäudes sollte bei meinen Arbeiten nicht detailliert werden, da es dafür nur komplette Wandteile gibt, die ansonsten aufwendig geän-

Die Innenräume werden nur teilweise detailliert

dert werden müssten. Im Bereich des eigentlichen Stationsgebäudes sind die Innenräume später daher nicht einzusehen. Dort verhindern Vorhänge aus gefaltetem Transparentpapier tiefere Einblicke.

Einsehbar ist dagegen die Innenseite des Anbaus. Beim Auhagen-Bausatz ist der Backsteinvorbau einfach vor die hölzerne Außenwand des Hauptgebäudes gesetzt. Durch die große Fensterreihe zur Gleisseite hin fiele das aber vor allem bei einer Innenbeleuchtung negativ auf.

Abhilfe schafft eine selbst gebastelte Rückwand aus Polystyrol mit der Nachbildung einer Tür und einer Öffnung für den Fahrkartenschalter. Die Innenwände und den auf das Niveau der obersten Stufe aufgefütterte Boden habe ich eingefärbt und das Innere zusätzlich mit einer Hebelbank (Bausatz von Mehbu-Lasertechnik) sowie weiterem Interieur ausgestattet. So wird der Fahrdienstleiteranbau zum Hingucker.

Recherchiert man etwas im Internet, stellt man allerdings fest, dass sich die Öffnung des Fahrkartenschalters im Bereich der Seitenwand des mittleren Hauptgebäudes befand, die Richtung Güterschuppen zeigt, links neben dem der Eingangstür zum Dienstabteil. In meinem Fall war das Ziel aber nicht, den Originalbahnhof bis ins letzte Detail nachzubilden. Aufnahmen aus den 80er-Jahren dienten lediglich als Anregung, insbesondere für die spätere Farbgebung.

Bei der Recherche nach Vorbildfotos findet man Bilder des Bahnhofs Deinste

aus verschiedenen Epochen und in unterschiedlichsten Zuständen. Unter www.buntbahn.de sind Bilder veröffentlicht, die den Bahnhof im stillgelegten Originalzustand zeigen. Besonders hervorzuheben sind auch drei Innenaufnahmen des Fahrdienstleiteranbaus. Fotos aus den letzten Einsatzjahren findet man auch auf www.drehscheibe-online.de.

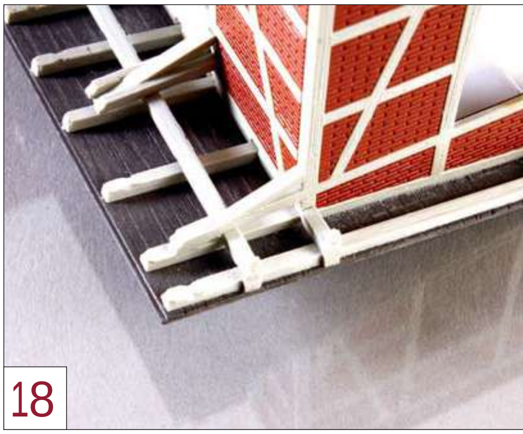
Bei den Eingangstüren sind nur die Türklinken angeformt, eine Nachbildung des eigentlichen Türbeschlags fehlt. Die angeformte Kontur lässt sich mit einem Flachstichel entfernen. Den Drehpunkt markiert man mit einem eingedrückten Reißnadelpunkt und versieht die Körnung mit einer 0,3-mm-Bohrung. Zur Nachbildung des Türbeschlags dient ein hauchdünnes Polystyrolprofil. Für die Nachbildung der Türklinken lassen sich zum Beispiel Pkw-Scheibenwischer von Weinert abwandeln.

Bei den nur einseitig strukturierten Toren des Güterschuppens habe ich das Fugenmuster an den Rückseiten ergänzt. Da auch dort keine Griffe vorgesehen sind, habe ich diese aus 0,3-mm-Messingdraht zurechtgebogen und in jeweils zwei Bohrungen verklebt.

Nach allen im Text und in den Bildern beschriebenen Vorbereitungen an den Bauteilen beginnt die farbliche Behandlung. Zunächst werden das Gebäudeensemble sowie die Drahtteile mit hellgrauem Haftgrund, in diesem Fall mit „Allgrund“



17 Das Dach des Fahrdienstleiteranbaus kann später unter den überstehenden Sparrenköpfen eingeschoben werden. Ein Stecksockel ist nicht nötig.



18 Beim Verkleben der beiden Langbalken ist wichtig, dass sie genau mit den senkrechten Zierbrettern abschließen.



19 Ein dünnes aufgeklebtes Polystyrolprofil simuliert die stirnseitig umgelappte Teerpappe an den Stirnseiten der Dachflächen.



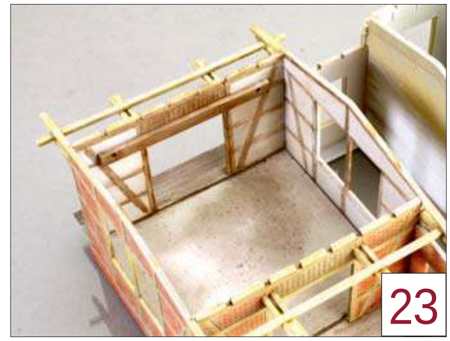
20 An den Dachrinnen wird die angeformte, jedoch an den falschen Stellen sitzende Kontur der Halter entfernt.



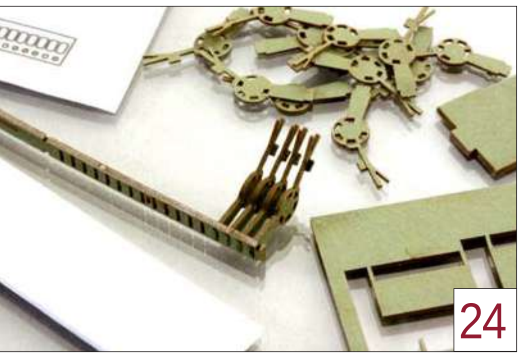
Nach den Vorbereitungsarbeiten und einer Grundierung beginnt die eigentliche Farbgebung mit Acrylfarben.



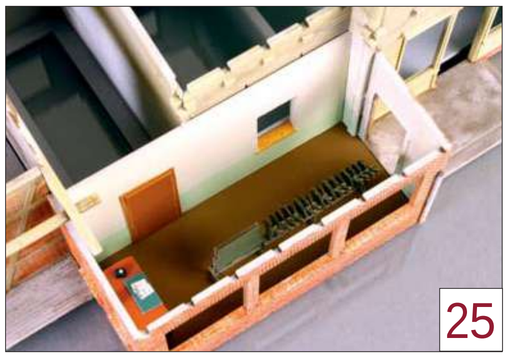
Die Türen werden so bemalt, wie sie beim Vorbild ursprünglich lackiert waren. Als Informationsquelle dienen im Internet veröffentlichte Bilder.



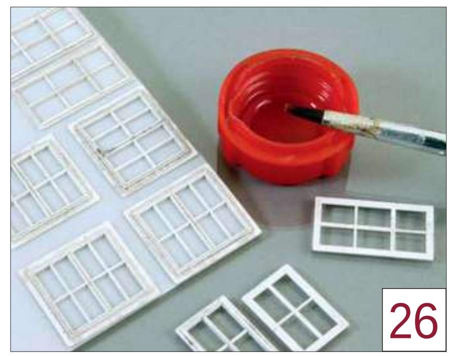
Erst nach der farblichen Behandlung kommen die Innenwände mit den ergänzten Fachwerkbalken gut zur Geltung.



Bei Mehbu-Lasertechnik ist eine sehr filigrane Hebelbank für mechanische Stellwerke erhältlich.



Eine selbst gebastelte Trennwand mit Tür und Öffnung für den Schalter dient dazu, die Außenwand mit der Bretterverkleidung abzudecken.



Anstelle der beiliegenden Folie kann man 0,5 mm starkes Makrolon verwenden. Es wirkt nach dem Verkleben absolut plan.



FOTOS: JÖRG CHOCHOLATY

Das verschachtelte Gebäudeensemble wirkt durch den Güterschuppenanbau in Fachwerkbauweise besonders reizvoll. Vor dem Verkleben wurden das Balkenmuster auch an den Innenwänden ergänzt und an den Toren gebogene Handgriffe aus 0,3-mm-Messingdraht angesetzt.

gespritzt. Dann folgt das Bemalen schon zusammengesetzter Baugruppen oder einzelner Bauteile mit Acrylfarben.

Die Lackierung der wesentlich dünner geschliffenen Fenster und Türen muss vor dem Verkleben mit der transparenten Fensterfolie erfolgen. Da die dem Bausatz beiliegende Folie sehr dünn ist, wirkt sie später nach dem Verkleben eher etwas wellig. Dies ist auf ein leichtes Zusammenziehen des Klebstoffes während des Abbindes zurückzuführen.

Stattdessen habe ich 0,5 mm starkes Makrolon verwendet, das in Geschäften für Architekturbedarf erhältlich ist. Ebenfalls geeignet ist das etwas weichere Vivak, ein plexiglasähnliches Material. Da sich diese Materialien nicht durch Lösungsmittel wie beispielsweise Nitroverdünnung, anlösen lassen, werden die Rückseiten der Türen und Fenster mit hochglänzendem Klarlack gespritzt und damit die Folie verklebt. Die Verwendung von Sekundenkleber ist ungeeignet, da die aggressiven Dämpfe während des Aushärtens zu Trübungen führen können. □

Jörg Chocholaty/abp

Miniland heißt bald Blue Brix

Miniland München

Blue Brix
Straubinger Wunderwelten

Neueröffnung am 2. Februar 2018



Unsere neue Immobilie mit 4,500 qm



Der Umzug geht voran



www.BlueBrix.de

Blue Brix GmbH
Geiselhöringer-Straße 23c
94315 Straubing
Email: info@BlueBrix.de

Was erwartet Sie im Blue Brix:
- Mehr als 750 qm Modelleisenbahn
- Ein toller Spielbereich für unsere kleinen Besucher
- Ein gemütliches Bistro zum Erfrischen und Ausspannen
- Ein großer Eventbereich zum Feiern
- Einen Shop für große und kleine Modellbahnfreunde
- und noch viel mehr Attraktionen



Sowohl der General Store mit seinen netten Details als auch das Tankstellen-Ensemble bereichern typisch amerikanische Szenen.

Das Thema USA auf der Modellbahn ist auch in Deutschland sehr beliebt. Bei der Landschaftsgestaltung war man bisher fast ausschließlich auf den US-Markt angewiesen.

Es ist etwas im Busch

Eines der diesjährigen Jahresthemen des Zubehörherstellers Busch lautet USA. Die Viernheimer legen eine ganze Reihe von typischen US-Gebäudemodellen, deren Vorbilder in Holzbauweise errichtet wurden, in Lasercut-Technik auf. Die Bausätze wurden größtenteils ebenfalls aus echtem Holz sauber und passgenau hergestellt.

Das Warenhaus mit seinen kleinen Abmessungen (85 x 65 x 63 mm) ist typisch für ländliche Regionen. Der Zusammenbau ist unproblematisch und dauert keine Stunde. Zur Ausgestaltung liegen Bildchen zum Ausschneiden bei. Lediglich bei den Schaufenster-Dekorationen gibt es beim Einkleben ein paar Hürden. Dort hätte man sich in den Ecken noch kleine Laschen gewünscht, die das Kästchen stabiler machen und sauber positionieren lassen.

Die Tankstelle ist ebenfalls aus Holz gelasert und farblich fertig behandelt. Die Bauanleitung ist ausreichend bebildert und lässt den Bastler, der die Reihenfolge beachtet, zügig arbeiten. Allerdings ist es empfehlenswert, zwischen den Bauschritten ausreichende Trocknungsphasen einzulegen.

Geduld beim Trocknen ist gefragt

Beim Aufkleben des untersten Daches (weiß) auf dem mittigen Kassengebäude sollte man darauf achten, dass auch die richtige Seite nach unten zeigt, sonst passen die Aussparungen für die Tragbalken nicht mit denen im Boden überein. Für das Einkleben der Fensterfolien empfehle ich, wasserlöslichen klaren Kleber zu verwenden, da es selbst bei sparsamer Klebstoffverwendung vorkommen kann, dass dieser sichtbar wird. Dann gilt es, mit einem angefeuchteten Wattestäbchen den Kleber zu entfernen. Die Zapfsäulen und diverse Ausstattungsteile sind aus Kunststoff gespritzt und schon ab Werk farblich behandelt.

Der Bahnhof: ebenfalls ein Lasercut-Bausatz in Busch-Qualität. Die Teile aus Holz und Karton sind ebenso sauber gelasert und passgenau positionierbar. Der Einsatz des Klebers sollte sparsam erfolgen, und eventuell überquellenden Kleber kann man mit einem feuchten Pinsel, dessen Borsten leicht gekürzt wurden, mühelos entfernen. Größere Klebeflächen beziehungsweise Teile sollte man bis zum Aushärten fixieren. Kleine Gummiringe und Abfallreste aus dem Bausatz helfen, die größeren Teile eben zu verkleben. Die

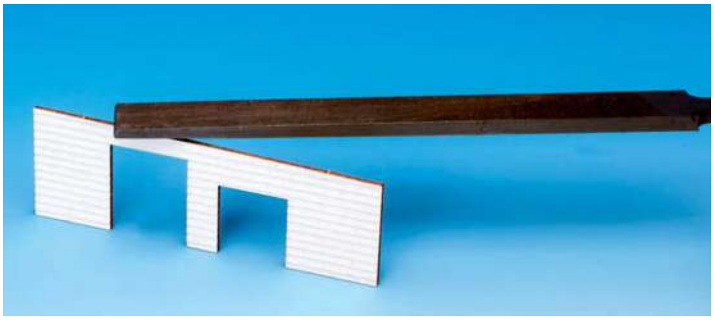


Das Bahnhofsgebäude ist ebenso mit viel Liebe gestaltet und eignet sich bestens für eine US-Kulisse.

Bauanleitung ist bebildert und erklärt die Reihenfolge der Montage gut. Wenn man die Aushärtezeit abzieht, ist der Bahnhof in etwa vier Stunden zusammengebaut.

Alle Gebäudemodelle zeigen sich im typisch amerikanischen Stil und passen sicherlich auf viele Anlagen. Farblich könnte man noch etwas nachhelfen und gegebenenfalls mit Pulverfarben ein wenig Patina erzeugen. ☐ *Rainer Albrecht*

Die Hilfsstege der Lasercut-Teile sollten mit einer Feile (mittlerer Hieb) geglättet werden.





Die Schaufenstereinsätze sollten kleine Laschen für die Eckverbindung haben. Damit wäre eine bessere Stabilität gegeben.



Kleine Leimzwingen helfen beim Verkleben der Außenverkleidung und sichern so einen passgenauen Sitz.

FOTOS: RAINER ALBRECHT

Nach den Modellen von Roco und Märklin/ Trix ist seit kurzem auch von Piko ein Schienenbus 798 für H0-Bahner verfügbar.



Modellbahnretter

Die Freunde der Dampftraktion auf Stichbahnen im Maßstab 1:87 müssen sich warm anziehen: Piko liefert mit dem 798 eine auch im Modell sehr wirtschaftliche, weil in der Anschaffung preiswerte Alternative zu lokbespannten Modellbahnzügen. Rund 30 Jahre ist es her, dass Roco mit seinem Schienenbus viele Modellbahnen belebte. Inzwischen hat sich einiges getan. Der Autor, der selbst schon viele Nieten am großen Uerdinger aufgebohrt hat, ist erfreut: Alle AluNieten sind in 1:87 beim Modell wiederzufinden und dies sogar noch in einer deutlich feineren Ausführung als bei den bisher verfügbaren H0-Modellen. Im Gegensatz zum Vorbild gibt es beim Modell auch keine Probleme mit dem Alu-Blech auf dem Stahlskelett, denn das Schienenbusgehäuse besteht, bis auf den schweren schwarzen Zinkdruckgussrahmen, komplett aus hochwertigem Kunststoff. Eine bessere Modellnachbildung des Nebenbahnretters gab es bislang in Serie noch nicht. Die beiden Tester, die den Zweiteiler ein Wochenende lang intensiv bespielt haben, können an diesem Schmuckstück fast nichts kritisieren. Einzig das vielleicht etwas helle Dreilicht-Spitzensignal oder das im Modell braune Fensterbrett beim Lokführer, das eigentlich grau sein



Typisches Nebenbahnflair der 1980er-Jahre verkörpert der neue zweiteilige Schienenbus von Piko in 1:87.



Der Steuerwagen weist alle relevanten Unterschiede zum Motorwagen auf, inklusive Magnetschienenbremse.

sollte, wären hier zu nennen. Das Dreilicht-Spitzensignal lässt sich nach der recht einfachen Digitalisierung übrigens dimmen. Mit der PluX22-Schnittstelle ist der rote Brummer dafür serienmäßig vorbereitet.

Auch beim direkten Vergleich mit dem Original muss sich das Modell nicht verstecken. Piko hat als Vorbild einen luftgefederten Schienenbus gewählt. Lediglich der zum Vergleich betrachtete Original-Steuerwagen hatte noch zusätzlich ein WC-Fallrohr, das im Modell fehlt. Mag sein, dass dieses nicht bei allen Fahrzeugen vorhanden war. Richtig toll hingegen ist die Auspuffführung beim Motorwagen nachgebildet, die beim Vorbild bei vielen Heißläuferortungsanlagen für Ärger sorgt. Aber so etwas gibt es im Modell ja (noch) nicht. Neben dem wirklich perfekten Aussehen besticht das Fahrzeug durch seine vorzüglichen Fahreigenschaften, die nicht mit anderen, älteren Schienenbusmodellen verglichen werden können. Dank des Pufferkondensators werden auch kurze stromlose Abschnitte oder verschmutzte Gleise gemeistert. Bereits bei einer Spannung von 1,7 Volt setzt sich das Fahrzeug langsam in Bewegung und erreicht bei 12 Volt eine im Vergleich zum Vorbild leicht erhöhte Höchstgeschwindigkeit von 114 km/h. Genial gelöst ist die Mitnahme von Güterwagen mit den geschickten Kupplungsadaptern. So können vorbildgerecht auch einzelne Güterwagen angehängt werden, allerdings nur mit einer Hakenkupplung. Während beim Vorbild irgendwann der schwache Kupplungshaken reißen würde, schafft es der Modell-VT, einen ganzen Zug zu ziehen. Die Schienenbusse besitzen aufgrund der Spezialkupplung zwischen den Einheiten keinen Normkupplungsschacht, der beim Schienenbus nebenbei so hoch liegen würde, dass man um eine Aussparung im Frontblech nicht herum käme. Die stromführende Kupplung liegt daher ziemlich tief unterhalb des Rahmens und ist bei

Mit 114 Kilometern in der Stunde durch die Miniaturlandschaft reisen



Motor- und Steuerwagen sind eng mit einer stromführenden Spezialkupplung verbunden.

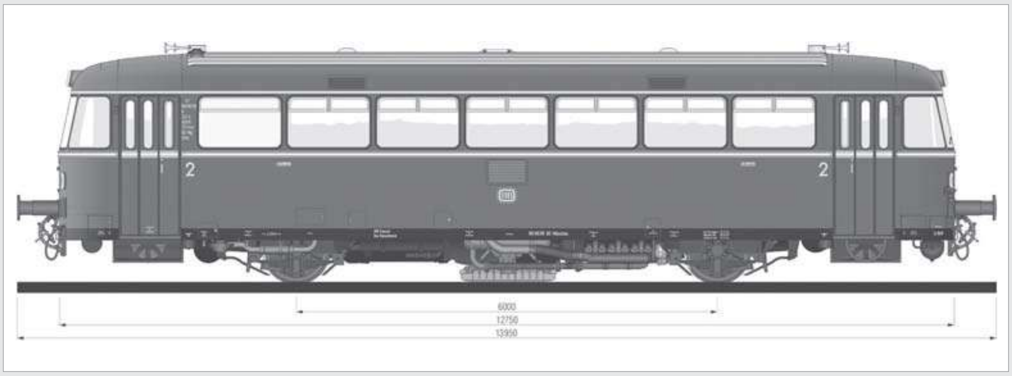
Nichtgebrauch mit einer Blende abgedeckt, die man mit einem kleinen Schraubenzieher schnell abziehen kann. Dadurch wird eine Verschmutzung der Kupplungskontakte vermieden. Über die stromführende Kupplung werden die Lichtfunktionen in den antriebslosen Waggons angesteuert, so dass bei einer Digitalisierung auch keine zusätzlichen Funktionsdecoder in den Bei- und Steuerwagen benötigt werden.

Einen ruckelfreien Lauf über alte Weichen und engste Industriegleis-Radien meisterte das Modell übrigens ebenfalls bravourös. Einzig ein kurzes Lichtflackern war beim sehr behutsamen Anfahren zu beobachten. Der Kupplungsabstand und die Höhe der Puffer stimmen ebenso wie die lupenreine Bedruckung des Epoche-IV-Modells, das im Bw Radolfzell zu Hause ist und am Bodensee und Hochrhein eingesetzt wurde. Schienenbuskenner können allenfalls kritisieren, dass das Modell im abgestellten Modus (ohne Luft) zu hoch ist. Aber der VT 798 mit Steuerwagen ist mit den vorzüglichen Fahreigenschaften viel zu schade zum Abstellen. □ *Korbinian Fleischer*

MESS- UND DATENBLATT

Modell Eisen Bahner

Schienenbus VT 798



ZEICHNUNG: PETER ERDMANN

STECKBRIEF

Hersteller: Piko
Bezeichnung: 798 514-6 und 998 736-3 der Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0
Artikelnummer: 52720
Stromsystem: Gleichstrom
Konstruktionsjahr: 2017
Epoche: IV (Rev. 19.9.79)
Gehäuse: Metall/Kunststoff
Fahrgestell: Zinkdruckguss
Gesamtgewicht: 396 Gramm zweiteilig, VT: 273 Gramm
Preis: 199,99 Euro (UVP)

ELEKTRIK

Stromabnahme: Über beide Achsen des Motorwagens
Funktionen: Automatische Zugbeleuchtung ab Werk über stromführende Kupplung
Decoder: PluX22-Schnittstelle

MECHANIK

Antrieb: Hochleistungsmotor mit Schwungmasse, Kraftübertragung per Kardanwelle auf beide Achsen
Haftreifen: Keine

SERVICE

Gehäusedemontage: Abziehen des gespreizten Kunststoffgehäuses
Zurüstteile: Bremsschläuche, Kupplungsattrappe
Bedienungsanleitung: Ausführliche Broschüre mit Vorbildgeschichte, Erläuterungen zu Technik und Pflege, optionalen Digitalfunktionen, Ersatzteilliste
Verpackung: Stabiler Karton mit Kunststoffblister-Einsatz

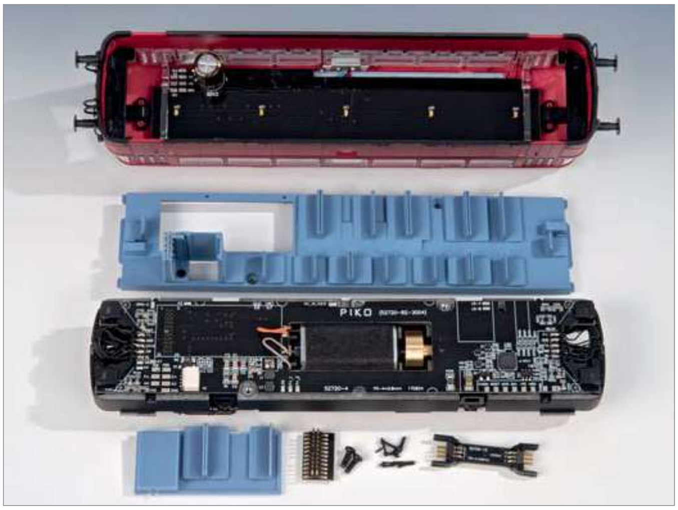
v_0 = umgerechnete Geschwindigkeit

Fahrwerte	Spannung	v_0 (km/h)
v_{min}*	1,9 V	3
v_{max}*	12 V	114
v_{max} Vorbild*	9,7 V	90

Maßvergleich	Vorbild	1:87	Modell
LüP	13950	16,0	16,0
Gesamtachsstand	595	6,8	6,8
Treibraddurchmesser	900	10,3	10,5



Eine perfekte Modellumsetzung mit glasklaren Fenstern und tollen Fahreigenschaften zeichnen das H0-Modell von Piko aus.



Der Antrieb und die Steuerung sind, wie beim Vorbild, unterflur im schweren Zinkdruckgussrahmen untergebracht.

FOTO: ANDREAS BAUER-PORTNER



Der Regio-Shuttle RS1 gehört seit den späten 1990er-Jahren beispielsweise als BR 650 der DBAG fest zum Bild der Eisenbahn. Jetzt ist er im Maßstab 1:120 erschienen.

Kühn-Pendler

Neben LINT, Talent und Desiro gehört der in 497 Einheiten gebaute Regio-Shuttle RS1 von Adtranz beziehungsweise Stadler zu den am häufigsten auf deutschen Gleisen anzutreffenden Nahverkehrstriebwagen mit Verbrennungsantrieb. Die Fahrzeuge sind, zumeist von privaten Unternehmen, in den meisten Bundesländern eingesetzt. Bei der Deutschen Bahn AG fahren knapp 80 Regio-Shuttle von Ulm und Tübingen aus. Auch das Vorbild der Kühn-Neuheit, 650006, steht im Raum Schwaben im täglichen Einsatz.

Das formschöne Fahrzeug, gelegentlich zu Unrecht als „Regio-Schüttler" verunglimpft, wird von Personal und Fahrgästen als unauffällig, komfortabel und zuverlässig geschätzt. Höchste Zeit wurde es also, dass die Baureihe 650 der DBAG auch im Maßstab 1:120 zur Verfügung steht. Kühn-typisch kommt das Epoche-V-Modell in einer platzsparenden Acryl-Verpackung mit Blistereinsatz. Ausgepackt und aufs Zwölf-Millimeter-Gleis gestellt, überzeugt der rote Nahverkehrszug sogleich mit seiner gelungenen Formgebung, sauberen Gra-



Besonders aus Preiserlein-Perspektive offenbart sich die vorbildgetreue Formgebung und feine Detaillierung des Regio-Shuttles in TT. Die Pufferträger sind im Lieferzustand bereits fast vollständig zugerüstet.



Der Antrieb fällt hinter dem Fenster-Fachwerk und der Inneneinrichtung kaum auf.



Das Dach des neuen Regio-Shuttles in TT kann mit einigen Ansetzteilen aufwarten. Neben Auspuffhutzen, Antenne und Lüfteraufsätzen sind auch die großen Scheibenwischer Einzelteile.

vuren sowie einer ebensolchen Farbgebung und Bedruckung. Die Pufferträger sind bereits mit Bremsschlauch- und Zughakenimitationen zugerüstet. Die markante, geschlossene Schürze, welche das Erscheinungsbild des Vorbilds entscheidend prägt, ist am TT-Modell werksseitig ebenfalls montiert. Hersteller Torsten Kühn begründet die Auslieferung in diesem Zustand damit, dass die meisten Käufer den Triebwagen ohnehin in Einzeltraktion einsetzen wollten und dass er so schlichtweg besser aussähe. Das ist nachvollziehbar – spätestens, sobald die der Packung beiliegenden Schürzen montiert sind, welche dank großflächiger Ausschnitte für die Modellkupplungen das Kuppeln mehrerer Einheiten ermöglichen. Glücklicherweise befinden sich diese offenen Schürzen bei Mehrfachtraktion zwischen den Fahrzeugen und reduzieren den vorbildgerechten Gesamteindruck auch eines solchen Zuges nur geringfügig. Das Spaltmaß zwischen Schürzen und Gehäuse war beim getesteten Modell nicht ganz perfekt. Die eingesteckten Puffer verdrehen sich leicht.

Vorbildgetreues Äußeres, flottes Fahrverhalten

Das Fahrverhalten des Analogmodells konnte mit gleichmäßigem und relativ leisem Lauf überzeugen. Bei etwa 3,1 Volt fuhr der Regio-Shuttle an und war auf einem geraden Testabschnitt imstande, eine Kriechgeschwindigkeit von umgerechnet 9 km/h zu halten. Die maximal zulässige Geschwindigkeit des Vorbilds von 120 km/h erreichte die Miniatur bereits bei 7,8 Volt. Lag Nennspannung an, war sie mit umgerechnet 225 km/h unterwegs, was deutlich über dem in der NEM 661 tolerierten Wert von 168 km/h liegt.

Dank Schwungmasse erreichte der rote Flitzer bei Nennspannung einen Auslauf von 10,3 Zentimetern, bei Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 2,7 Zentimetern. Die Stromabnahme erfolgt über alle Radsätze beider Drehgestelle. Insbesondere das nicht angetriebene Drehgestell weist zugunsten einer sicheren Stromübertragung eine hohe Beweglichkeit in Längs- und Querrichtung auf.

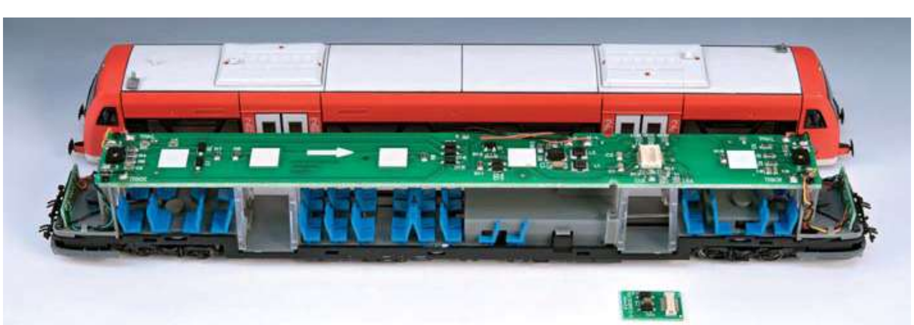
Die LED-Beleuchtung des warmweißen Spitzen- sowie des roten Zugschlusssignals ist ab etwa 3,5 Volt von konstanter Helligkeit. Auch die Innenbeleuchtung ist dann gut auszumachen, wobei diese angenehm gedimmt erscheint.

Das Modell ist zunächst in der verkehrsroten DB-Regio-Variante 650 006 (Art.-Nr. 33510) sowie als blau-weiße Version 840 010 der Tschechischen Staatsbahn (Art.-Nr. 33550) erhältlich. Zusätzlich steht im Kühn-Programm jeweils eine zweite Variante mit anderer Nummer zur Verfügung (650 009 = Art.-Nr. 33515, 840 006 = Art.-Nr. 33555). Aufgrund der Variantenvielfalt des auch bei zahlreichen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzten RS 1 ist wohl damit zu rechnen, dass auch auf TT-Anlagen bald weitere farbenfrohe Regio-Shuttle von Torsten Kühn rollen werden. □ *Olaf Haensch*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Kühn-Modell
- **Bestellnummer:** 33510
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Fünfpolmotor wirkt auf beide Achsen eines Drehgestells
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 116 Gramm
- **V_{min} (3,1 V):** 9 km/h
- **V_{max} (12 V):** 225 km/h
- **Mindestradius:** 286 Millimeter
- **Digitalschnittstelle:** NEM 662 (Next 18)
- **Ausstattung:** LED-Beleuchtung für Spitzen-/Schlusssignal, Innenraumbeleuchtung
- **Preis:** 184,90 Euro (UVP)

FOTOS: ANDREAS BAUER-PORTNER



Das Gehäuse des Triebwagens ist aufgerastet und einfach abzunehmen. Die Digitalschnittstelle ist danach gut zugänglich. Die Inneneinrichtung kann sich trotz Kompromissen sehen lassen.



Nach der Ankündigung im Jahr 2015 sind nun die ersten Arnold-Modelle der DR-E 11 und E 42 für die Baugröße N im Handel. Sie entsprechen den ersten Lieferserien des Vorbildes.

Acht Lüftergitter

Eine gute Ergänzung zu den schon seit vielen Jahren angebotenen Modellen der Reichsbahn-E 42 beziehungsweise E 11 von Brawa bieten die Neukonstruktionen von Arnold, die nun in mehreren Varianten ausgeliefert werden. Lobenswerterweise bildet Arnold im Gegensatz zu Brawa die ersten Lieferserien des Vorbildes nach. Bis zur E 11 042 beziehungsweise E 42 023 besaßen die Seitenwände je vier Doppel-Lüftungsöffnungen mit vertikalen Mehrfachdüsengittern. Erst die nachfolgenden Serien erhielten die sechs Lüftungsgitter pro Seite, an diesen Maschinen entfielen auch die Längssicken am Rahmen.

Für unseren Test lagen uns die analoge Ausführung der 211 036 in den Farben der Leipziger S-Bahn (drei Loks wurden so lackiert) aus dem Zugset HN2275 und eine Epoche-V-Ausführung in Form der orientroten 109 019 (ehemalige E 42/242 019) als Digitalmodell (HN2272) vor. Die beiden Modelle unterscheiden sich nicht nur in der Farbgebung, sondern auch in manch



FOTOS: ANDREAS BAUER-PORTNER

Die Proportionen wurden sehr gut getroffen, die Lok liegt angenehm tief auf dem Gleis. Auch die saubere Lackierung und die lupenreine Bedruckung geben keinen Anlass zur Kritik.



Im Hornby-Set 2275 sind auch zwei der formneuen LOWA-E5-Mitteleinstiegswagen in den Farben der Leipziger S-Bahn enthalten.

anderem Detail: In der Seitenansicht fallen an der 109 beispielsweise die andere Halterung der Luftbehälter und der Indusi-Magnet zwischen den Drehgestellen auf. Auch die Lokfronten sind im Detail abweichend, zum Beispiel was die Elektro-Dosen oder die Regenrinnen über den Fenstern angeht.

Bezüglich der Detaillierung drängt sich ein Vergleich mit den für damalige Verhältnisse sehr gut gelungenen Brawa-Modellen auf. Die Neukonstruktion bietet einige zusätzliche Details, beispielsweise die E-Kabel an den Gehäuse-Ecken, Nachbildungen der Windabweiser oder der Türklinkenblätter. Statt der Sommerfeldt-Einheitsausführung sitzen vorbildentsprechende Stromabnehmer auf dem Dach, die dortigen Leitungen zeigen einige zusätzliche Details im Vergleich zu den Brawa-Loks. Andererseits wirken beispielsweise die Führerstandsauftritte, die Nach-

Viele Details bereichern die Neukonstruktion

bildungen der Heizelemente in den Frontscheiben oder die darunterliegenden angespritzten Griffstangen bei den Arnold-Loks etwas zu wuchtig. Die Typhone zwischen den Fenstern sind dagegen freistehend angesetzt. Die Drehgestellblenden und die Speicherradsätze entsprechen im Wesentlichen der bereits sehr gelungenen Ausführung bei Brawa.

Doch hinsichtlich der technischen Ausstattung kann die Neukonstruktion eindeutig punkten: Statt des (nur) Zweifach-Spitzenlichts bei Brawa bietet Arnold den vorbildgerechten Lichtwechsel von dreimal Weiß und zweimal Rot aus getrennten Leuchten. Das Spitzenlicht wirkt jedoch zu gelblich, die LED insgesamt etwas zu grell. In der Digital-Version ist das Rücklicht getrennt schaltbar, außerdem werden die Rangierbeleuchtung und das Abblenden des Frontlichts als Funktionen geboten.

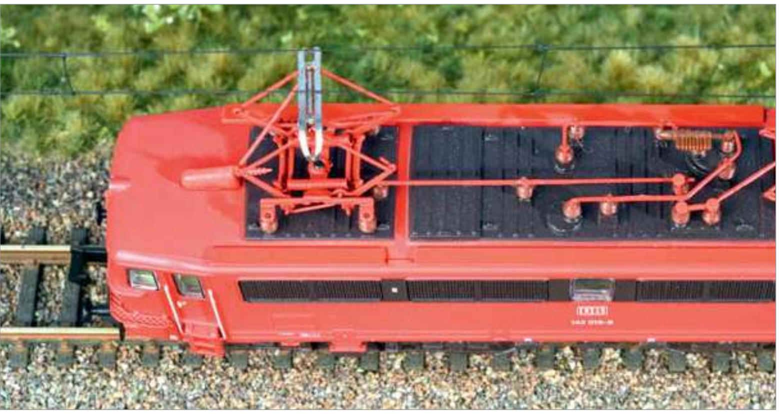
Auf der Unterseite der Hauptplatine sitzt eine moderne Next18-Schnittstelle, die je nach verwendetem Decoder zusätzliche Funktionen ermöglichen würde. Allerdings fehlt ein werkseitig vorgesehener Einbauraum für einen Lautsprecher. Das Lokgehäuse sitzt sehr stramm auf dem Chassis, beim Decodereinbau ist daher größte Vorsicht ratsam. Das gilt auch für das Aufsetzen des Gehäuses, bei dem keines der zehn dünnen Kabel gequetscht werden darf. Zur zeitgemäßen Ausführung bei Arnold zählt auch die Kurzkupplungskinematik.

Die Fahreigenschaften der Digitalausführung mit ESU-Decoder bieten keinen Grund zur Klage, insbesondere die Rangiergeschwindigkeit ist zu loben. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei Werkseinstellung innerhalb der NEM-Vorgaben, das Fahrgeräusch ist nicht zu laut. Die Analog-Maschine ist mit umgerechnet 200 km/h etwas zu schnell unterwegs. Die Schwungmasse zeigt aufgrund des geringen Durchmessers nur geringe Wirkung, der maximale Auslauf liegt bei drei Zentimetern.

Insgesamt sind die Arnold-Modelle jedoch durchaus eine wertvolle Bereicherung des DR-Fuhrparks in Spur N. □ *abp*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Hornby/Arnold
- **Bestellnummern:** 2272/2275
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Mittelmotor mit Schwungmasse wirkt auf alle vier Radsätze
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 59 Gramm
- **V_{min} (Fst. 1):** 2 km/h
- **V_{max} (Fst. 128):** 177 km/h
- **Auslauf:** Drei Zentimeter
- **Digitalschnittstelle:** Decoder ab Werk
- **Ausstattung:** LED-Beleuchtung für Spitzen- und Schlusslicht
- **Preis:** 239,90/289,90 Euro (UVP)



Auf dem Dach gefallen vor allem die der DR-Bauart entsprechenden Stromabnehmer, den Laufbrettern fehlt eine Riffel- oder Bohlenstruktur.



Aufgeräumt und zeitgemäß zeigt sich das Lok-Innere. Dem schräggenuteten Motor hilft eine kleine Schwungmasse.



Nur mit Zahnstange sind solche Steigungen bei Vorbild und Modell bezwingbar.

Zum Jubiläum der Schöllenenbahn legt LGB die HGe 2/2 neu auf.

Steil bergan

Das Modell der HGe 2/2 ist keine wirkliche Neuheit. Die niedliche kleine zweiachsige Schmalspur-Zahnradlokomotive ist schon seit vielen Jahren Bestandteil des LGB-Sortiments.

Das 100-jährige Bestehen der Schöllenenbahn Andermatt – Göschenen (siehe S. 46) war der Anlass, eine überarbeitete digitalisierte Neuauflage erstmals mit Sound auf den Markt zu bringen.

Wie immer gilt es, bei LGB-Modellen die speziellen Randbedingungen nicht außer Acht zu lassen. Den Habitus des Vorbilds gibt das Modell gut wieder. Der Tatsache, dass das Modell freilandtauglich sein soll, sind manche etwas zu massiv ausgefallene Anbauteile geschuldet. Stabilität geht bei LGB vor Filigranität.

Überzeugend: der eingerichtete Führerstand sowie die makellose Lackierung und Bedruckung in den Schöllenenbahn-Farben der 60er-Jahre.

Die Fahr- und Soundeigenschaften sind einwandfrei. Selbstverständlich ist das Modell wie sein Vorbild zahnstangentauglich und überwindet vorbildgerechte Rampen. ☐ *al*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Lackierung und Bedruckung; Führerstand; gute Fahr- und Soundeigenschaften; zahnstangentauglich*

KONTRA: *Einige Vereinfachungen*

BESTELLNUMMER: *23461*

PREIS: *549,99 Euro*

URTEILE:

Neu konstruiert: Rocos BB 22200 der SNCF.

Knicknase

Als Mehrsystemloks für das Gleich- und Wechselstromnetz waren die BB 22200 in ganz Frankreich präsent. Von 1976 bis 1986 wurden 205 Loks gebaut, die sich nun im Rückzug befinden. Doch noch laufen sie für die drei Geschäftsbereiche Fernverkehr, FRET und Regionalverkehr, erkenntlich an den der Loknummer vorangestellten Ziffern 2, 4 oder 5.

Rocos H0-Modell setzt der charakteristischen Lok ein würdiges Denkmal. Vom Dach bis zum Fahrwerk erfreuen zahlreiche feinste Details den Betrachter, angefangen von den weiß abgesetzten Enden der Stromabnehmer über komplizierte Dachleitungen bis hin zu den durchbrochenen Trittstufen als angesetzte Ätzteile. Die Drehgestelle wirken ungemein plastisch. Dem Modell liegen viele Zurüstteile bei, die zum Teil nur für den Vitrineneinsatz gedacht sind. Wegen der knappen Bedienungsanleitung kann sie nur ein Kenner französischer Lokomotivtechnik alle richtig montieren. ☐ *abp*



Auch in den Farben der SNCF-Gütersparte FRET attraktiv: die neue „Knicknase" von Roco.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit; perfekte Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; sehr ausgeglichene Fahreigenschaften*

KONTRA: *Schwierige Zurüstung*

BESTELLNUMMER: *73883*

PREIS: *199 Euro*

URTEILE:



Sehr schick wirkt 247 902 in der Siemens-Werkslackierung. Die Lok schmückt jeden modernen Güterzug.

Dem Vectron der Baureihe 193 folgt auch bei Märklin die dieselelektrische Version.

Schnurrende Katze

Seit 2015 läuft die dieselelektrische Variante des Vectron auf deutschen Schienen. 247 902 wurde von Siemens mit drei weiteren Loks zunächst auf eigene Kosten gebaut und dann an zahlreiche Bahngesellschaften zu Testzwecken vermietet. Seit Januar 2017 fährt sie für DB Cargo und trägt nun ein Farbkleid in Verkehrsrot. Märklin wird diese attraktive Variante sicher ebenso auflegen. Doch auch im Modell kommt der Diesel-Vectron zunächst in Weiß mit silberfarbenen Dachschrägen, die sich dynamisch über die Führerstände fortsetzen. Auch die „Schnurrhaare“ an der Front findet man am Märklin-H0-Modell, das trotz seiner Zuordnung als Einsteiger-Lok eine sehr ansprechende Detaillierung aufweist. Farbgebung und Bedruckung sind über jeden Zweifel erhaben. Der neukonstruierte Vectron-DE wird als voll ausgestattete Digital-Lok mit mfx-Decoder angeboten. Im Gegensatz zum großen Vorbild präsentiert sich das Modell sehr lautstark. Nur mit abgeschaltetem Sound schnurrt es leise über die Gleise. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit; gute Detaillierung; perfekte Lackierung und Bedruckung; Fahreigenschaften*

KONTRA: *Sound sehr laut*

BESTELLNUMMER: *36290*

PREIS: *209,99 Euro*

URTEILE:

Die E5-Mitteleinstiegswagen der DR kommen als Neukonstruktion von Arnold.

Bautzener in Leipzig

Schon ab 1954 erhielt die DR neue Reisezugwagen aus dem VEB Waggonbau Bautzen innerhalb der „Vereinigung Volkseigener Betriebe des Lokomotiv- und Waggonbaus“ (LOWA) für den Berufs- und Bezirksverkehr. Die Wagen knüpften an die Gestaltung der DRG-Schürzenwagen an. Im Jahr 1969 folgten einige Steuerwagen, die zunächst im Leipziger S-Bahn-Verkehr eingesetzt wurden. Dafür erhielten sie auch die Sonderfarben. Die E5-Wagen liefen jedoch auch im Fernverkehr und in Interzonenzügen.

Arnold füllt mit den neuen Modellen eine weitere große Lücke im N-Sortiment der DR-Reisezugwagen. Sie kommen in mehreren Varianten auf den Markt, unter anderem auch in der zweifarbigen Ursprungsausführung noch mit 3. Klasse oder entsprechend der Epoche IV mit und ohne Zierstreifen. Die Modelle sind sehr ansprechend gefertigt, sowohl was die Detaillierung als auch die Lackierung und Bedruckung angeht. Die Fenster sitzen sehr passgenau. Bemerkenswert ist die vollständige Detaillierung der Steuerwagen-Front mit Weiß-Rot-Lichtwechsel. Die Lauf- und Kuppeleigenschaften sind ebenfalls gut. Im Steuerwagen sitzt eine sechspolige Schnittstelle zur nachträglichen Digitalisierung. □ *abp*



Den charakteristischen Dachüberstand zeigt das Steuerwagen-Modell aus dem Zugset HN2275 (mit 211 036, siehe Seite 86).

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; hochdetaillierte Front und Schnittstelle des Steuerwagens; Finish*

KONTRA: *LED sehr hell und zu gelblich*

BESTELLNUMMER: *HN2275*

PREIS: *289,90 Euro (UVP)*

URTEILE:

KOMPAKT



Wiking: Land Rover Defender 110 für H0

Aus neuen Formen stammt die 1:87-Miniatur eines typischen Vorstadt-Autos aus der Doppelgarage. Der bullige Land Rover mit verbreiterten Kotflügeln und verchromten Trittbrettern ist das ideale Fahrzeug, um schnell mal zum Edeka um die Ecke zu fahren. Sportliche fünfstrahlige Alufelgen unterstützen diesen anspruchsvollen Einsatz. Wiking ist es gelungen, das markante Erscheinungsbild des „Defenders" trefflich wiederzugeben. Die angesetzten Trittbretter weisen eine realistische Riffelung auf, Kühlergrill und Scheinwerfer sind exakt ausgeformt. Auch sämtliche Blink- und Schlussleuchten und der Rückfahrscheinwerfer können in Form und Lackierung überzeugen. An Front und Heck sind silberfarbene Schriftzüge aufgedruckt. Die Inneneinrichtung ist vollständig und detailliert wiedergegeben. Als einziger Kritikpunkt müssen die Fenster genannt werden. Die Seitenfenster im Fond weisen zwar aufgedruckte Streben auf, alle Fenster sind jedoch nicht bündig montiert worden, sondern sitzen zu tief im Gehäuse. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Proportionen, Detaillierung; Bereifung; Zurüstteile; Farbgebung*

KONTRA: *Fenster*

BESTELLNUMMER: *0102 01*

PREIS: *16,99 Euro (UVP)*

URTEILE:

KOMPAKT



Brekina: Der DAF 600 – das Daffodil für H0

Offiziell wurde erst der 1961 vorgestellte Nachfolger, der DAF 30, als „Daffodil" vermarktet. Das Nachfolgemodell des ab 1959 in Serie gebauten DAF 600 ist aber eher eine leistungsgesteigerte Variante. Wenige, nicht in Deutschland gebaute Kleinwagen aus den 60er-Jahren sind bei Auto-Liebhabern hierzulande so gut in Erinnerung geblieben wie das Daffodil, und das, obwohl der DAF äußerlich eher schlicht geriet. Einen ähnlichen Status haben vielleicht noch der Mini, die Ente oder der Cinquecento von Fiat. Legendär ist das Getriebe des DAF, die Variomatic, eine stufenlose Keilriemen-Automatik mit Wendegetriebe, die den Kleinwagen vorwärts und rückwärts gleich schnell fahren ließ. Mit dem H0-Modell des DAF 600 schließt Brekina endlich eine Lücke im Angebot. Der kleine Niederländer ist gut getroffen, lediglich die Haube des vorne liegenden Kofferraums war beim Vorbild kantiger ausgeprägt, als es das Modell wiedergibt. Hervorragend gelungen: die Lackierung und Bedruckung mit feinen Chromleisten. □ *al*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Guter Formenbau; Inneneinrichtung; Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: *Kofferraumhaube*

BESTELLNUMMER: *27700*

PREIS: *12,90 Euro (UVP)*

URTEILE:

KOMPAKT

Busch: Beton-Schalthaus für H0



Allgegenwärtig sind heutzutage die achteckigen Schalthäuser. Neben dem Gleis an fast jedem Bahnübergang sind sie zu finden und beherbergen die jeweilige Steuertechnik. Daneben gibt es auch eine größere, rechteckige Ausführung. Busch bietet nun mit dem 3D-Drucker entstandene Modelle beider Schalthaus-Typen für H0 an. Die Ausführung mit feinen Belüftungs-Schuten, detailliert ausgeformten Türen und einer realistisch wirkenden Betonstruktur der Wände ist überzeugend. Auch die Bemalung ist exakt ausgeführt. Den Modellen liegen Beschriftungsbogen mit der BÜ-Bezeichnung und „F"-Schildern bei. Die Schalthäuser passen damit perfekt zum Thema unseres MEB-Spezial 23 „Am Schienenstrang". □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; realistische Gestaltung; Farbgebung; Fertigmodell*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *1629*

PREIS: *19,99 Euro (UVP)*

URTEILE:



DONNERBÜCHSE KÖLN Modellbahnen
www.donnerbuechse.com
Frohe Weihnachten und eine frohes neues Jahr 2018
wünschen wir unseren Kunden, Handelspartnern und
Mitbewerbern
Neuwaren-Geschäft: 0221 / 121 654 - Gebrauchtwaren-Geschäft: 0221 / 37 99 90 08
info@donnerbuechse.com - Vogteistr. 18 - 50670 Köln - 5 Kundenparkplätze
Öffnungszeiten:
>>> Montag: Ruhetag <<< Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 Uhr bis 18:30 Uhr
Sa.: 10:00 Uhr bis 16:00 Uhr Sa.: Nov. Dez. 10:00 Uhr bis 18:30 Uhr
© Bild Vollmer


Ganz neu ausgeliefert, passt der „Gläserne Zug" von Kres perfekt ins Umland Münchens und damit auf die TT-Anlage des Münchner Vereins.

Die „Modellbaugruppe München West" der Stiftung BSW baut ihre Heimat im Maßstab 1:120 nach. Die TT-Ausstellungsanlage war 2017 auch in Leipzig zu sehen.

Abzweig Freiham

Ein Bahnhof ohne Bahnsteig. Das ist mal etwas anderes, dachten sich die Mitglieder der Modellbaugruppe, als es im Jahr 2005 darum ging, eine Ausstellungsanlage zu konzipieren. In der Heimat, im Münchner Westen, fanden sie ihr Vorbild im kleinen Bahnhof Freiham. Dieser liegt an der Strecke München-Pasing – Herrsching, der heutigen S 8. Vorher wurde in der Gruppe lang diskutiert: „Es gab schließlich eine richtige Abstimmung darüber, ob die Vereinsanlage in TT oder H0 entstehen soll", berichtet mir Alexander Schuricht, der erste Vorstand des Vereins innerhalb der „Stiftung Bahn-Sozialwerk". In der Gruppe halten sich die Mitglieder aus Ost und West in etwa die Waage. „Auch unsere H0-Bahner finden den Maßstab 1:120 super", sagt Schuricht, selbst TT-Bahner. Oft hört er den Spruch „Wenn's das damals schon gegeben hätte, hätte ich auch TT genommen." Liegt auch der Schwerpunkt der TT-

TT mit West-Vorbild ist heute kein Problem

Bahn im Osten, so ist doch ein West-Thema mittlerweile genauso gut nachzubilden, das Fahrzeugangebot dazu wächst stetig. Statt der 140, die auf einem unserer Bilder zu sehen ist, wäre aber eher die 141 die typische Lok für Münchner Vorortzüge. Auf ein entsprechendes Großserienmodell müssen die TT-Bahner vielleicht gar nicht mehr so lange warten. Auch die 111 von Kühn wird nun irgendwann erscheinen. Die abgebildete 144 befuhr die Vorbildstrecke auf jeden Fall, ebenso die 260. Das „Dreibein" war und ist auch auf dem Anschlussgleis zu sehen, das in Freiham seit den 30er-Jahren abzweigt.

Aktuell werden dort nur noch einige Gaskesselwagen befördert, doch der Anschluss endet in einem der größten Tanklager Europas. 120 Millionen Liter Treibstoff bunkerte dort einst die „Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft". Vollständig im Wald gelegen, sollte dort offiziell eine große Schokoladenfabrik entstehen. In Wirklichkeit versorgte man die Wehrmacht mit



Der Desiro von Tillig befährt die abzweigende Strecke zum Fiddle-Yard-Abstellbahnhof und kommt dabei an einigen Wohnblöcken vorbei. Beim Vorbild führt das Gleis in das riesige Tanklager bei Krailling.

Treibstoff. Bis Kriegsende gab es aus strategischen Gründen sogar ein zweites Anschlussgleis in Richtung Gauting an der Strecke München – Mittenwald. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde alles von der IVG (und der VTG) weitergeführt. Zuletzt war das Lager in tschechischem Besitz, einige Jahre bunkerte die Tschechische Republik dort acht Prozent ihrer Dieselvorräte. Ab 2016 wurden diese komplett abgefahren, den ersten Zug zog die 217 002 in Rot/Beige. Zwischenzeitlich waren auf den Gleisen im Wald auch Dutzende von belgischen E-Loks der Reihe 1800 abgestellt, die bei Krauss-Maffei gebaut worden waren.

Der kleine Bahnhof Freiham ist durchaus interessant. Die Mitglieder der Gruppe machten sich also auf den Weg und maßen das Empfangsgebäude (EG) exakt auf. Auch der Original-Gleisplan konnte recht einfach beschafft werden. „Wir wollten eben nicht den klassischen Bahnhof mit Bahnbetriebswerk und soundso vielen Gleisen nachbauen, darum hatten wir gedacht, wir machen mal was Besonderes", erklärt mir Schuricht die Vorbildwahl. „Ansonsten haben wir ein bisschen was dazugedichtet, damit es nicht zu langweilig ist." So kamen die anderen Gebäude dazu: das Raiffeisen-Lagerhaus von MBZ oder die Silos von Faller, die eigentlich für H0 gedacht sind. Alexander Schuricht weiß viel zu berichten: „Das ist alles noch gesupert, zum Beispiel die geätzten Gitter oder der



Schrebergärten säumen die Trasse, was nicht nur für die Münchner Gleisanlagen gilt. Der Nahverkehrszug fährt ohne Halt durch, die Bahnsteige in Freiham wurden 1975 abgebaut.



Mit einer kurzen Übergabe ist die 260 von Kühn unterwegs. Hinter dem EG befindet sich einer der für die Münchner so wichtigen Biergärten.

heb- und senkbare Ausleger an den Silos." Auch im Raiffeisen-Lagergebäude tut sich was: „Da ist ein beleuchteter Lastenaufzug eingebaut. Es ist fast ein bisschen schade um die Arbeit, denn ich dachte, man sieht das besser, ich hab' ewige Zeit daran gesessen", erzählt Schuricht. Auch vieles andere musste an dem MBZ-Gebäude ergänzt werden: Dachrinnen von Auhagen, sogar mit Befestigungsschellen aus feinem Kupferlackdraht, Fallrohre aus 0,8-mm-Messingdraht, Schneefanggitter von Weinert.



Das in den 50er-Jahren errichtete Empfangsgebäude, das den Ursprungsbau von 1903 ersetzte, wurde vor Ort aufgemessen und entstand im Selbstbau aus Polystyrol und Ätzteilen.

Auch an den Auhagen-Gebäuden, die vor der Brücke stehen (Bild Seite 92), wurde vieles verfeinert und das Wasserrad originalgetreu tiefergelegt. „Super aufwendig sind die vielen feinen Blätter, die dort eingesetzt sind. Unser Mitglied Torsten Könnecke hat auf der Drehbank die zahllosen Nuten eingefräst", so der Vorstand.

Die Auhagen-Wohnblocks neben dem Abzweig sollen noch ersetzt werden: „Bei Auhagen sieht man schon, dass es eine ostdeutsche Bauweise ist. Es fehlen die innenliegenden Balkone, die es im Westen

Auch feine Details wollen beachtet werden

eher gibt. Da ist aber noch ein Unterschied, bei den Fenstern: Im Westen sind die Küchen- und Badfenster nicht kleiner, bei Auhagen aber schon. Das ist vielleicht mein Gespinne", so Alexander Schuricht, der es eben gerne genau nimmt.

Nach analogen Anfängen stellte die Modellbaugruppe, die auch im AK TT mitarbeitet, bald auf digitales Fahren um. „Auf Ausstellungen wurde es bald echt anstrengend, die Anlage zu überblicken und gleichzeitig mit den Zuschauern zu reden", erinnert sich Schuricht. Deshalb folgte



FOTOS (8): FRANK ZARGES

Das Raiffeisen-Lagerhaus und die Silotürme sind Zutaten, die im Original zwar nicht in Freiham stehen, die Anlage aber enorm aufwerten.

schließlich auch die digitale Steuerung der Fahrstraßen und der Automatik-Betrieb mit dem „Train Controller" von Freiwald. Das ist nun entspannend, oder? „Oh ja", gesteht mir Schuricht, „der Rechner macht alles, die Züge suchen sich ihre Fahrstraßen automatisch. Wobei uns auch die Option zum manuellen Eingreifen offensteht." Für einen sicheren Betrieb und den punktgenauen Halt vor den Signalen hat man die Zahl der Belegtmelder deutlich erhöht und es wurden spezielle Haltmelder vor den Signalen eingebaut.

Die Gruppe ist mit ihrer TT-Anlage gerne und viel unterwegs und bekommt ein gutes Feedback. Doch es gibt auch Sorgen:

Einer der beiden Räume, die in Pasing genutzt werden, wurde gekündigt. „Der mit Wasseranschluss und WC geht uns flöten, das trifft uns richtig ins Herz", sagt mir Schuricht. Man sucht also dringend Alternativen, doch im Großraum München ist das eine ganz schwierige Angelegenheit. Die Gruppe ist für jeden Hinweis dankbar. Infos: https://mbg-muenchen-west.de. □

Andreas Bauer-Portner

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **TT-Ausstellungsanlage in Modul- und Segmentbauweise**
- **Größe:** Schenkellänge 12 x 12 Meter
- **Erbauer:** Modellbaugr. München West
- **Bauzeit:** Ab 2005
- **Epoche:** III bis IV
- **Fahrbetrieb:** Digital (Train Controller)
- **Gleismaterial:** Tillig, TT-filigran
- **Rollendes Material:** Tillig, Piko, Kühn, Kres, Beckmann u. a.



Auch jede Menge Gärtnereien findet man im Münchner Umland. Das Modell stammt von Luetke und weist auch eine detaillierte Inneneinrichtung samt Bewässerungsschläuchen auf.



Manche Module sind schon mit Oberleitung ausgestattet, genau richtig für den 491.

Der 50. Jahrestag der Stilllegung war für Achim Mannes der Einstieg: Seit 2010 widmet er sich der Kerkerbachbahn im großen Vorbild und im Maßstab 1:87.

Bahnhof Kerkerbach



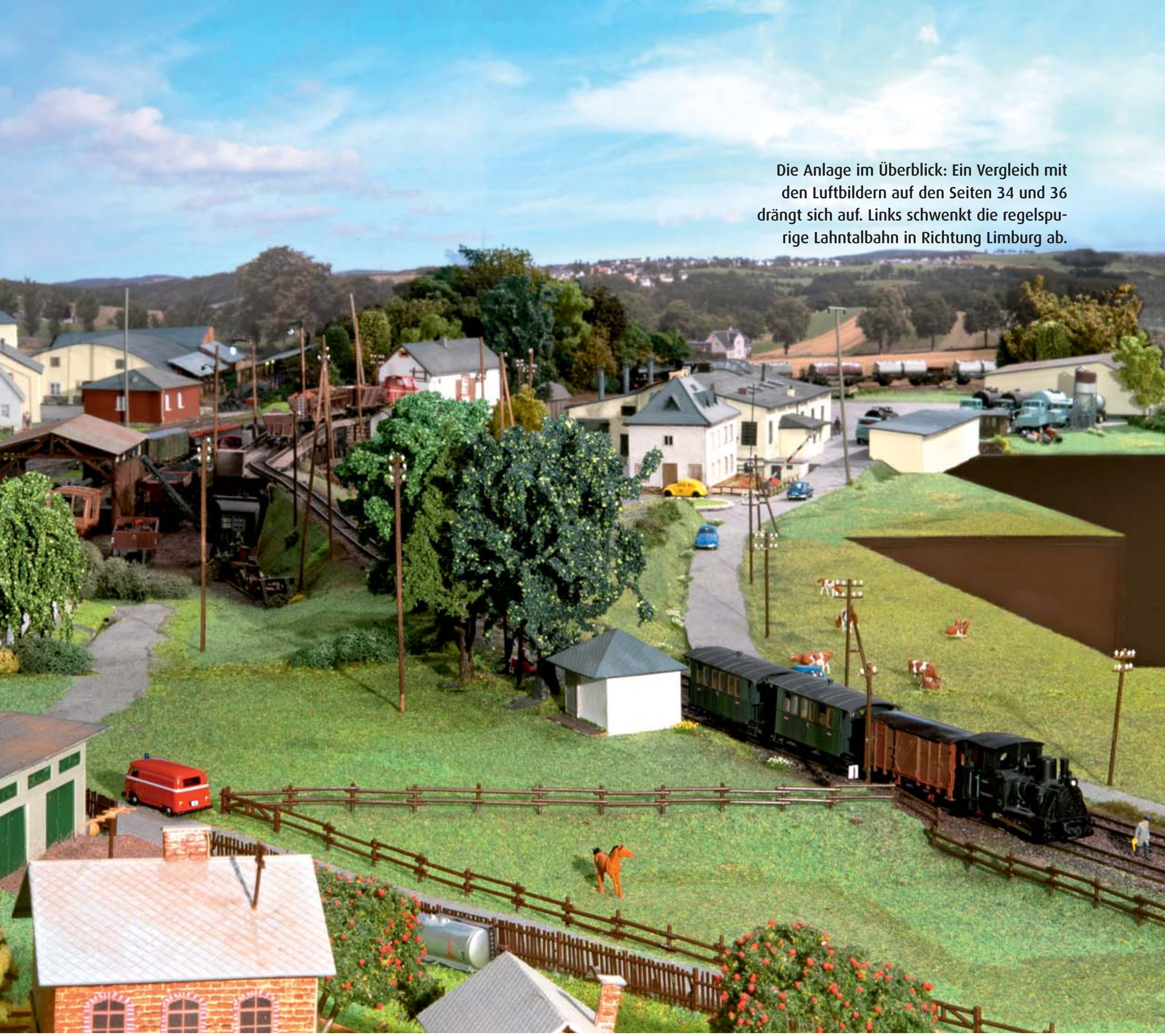
„Du bist doch Lokführer. Wir brauchen dich. Diese Worte haben bei mir gezündet." So erzählt mir Achim Mannes vom Beginn seines Engagements für die Kerkerbachbahn. Auf den Seiten 34 bis 37 stellen wir Ihnen auch diese einstige Privatbahn vor. Im Jahr 2010 jährte sich deren Einstellung. „Der Heimatverein kam damals auf mich zu, die wollten dazu etwas machen und haben bei mir geklingelt: Achim, wir wollen diese Ausstellung machen, haben aber von der Eisenbahn keine Ahnung", erinnert sich Mannes. „Also habe ich den Leuten geholfen, die Ausstellung zu organisieren. Auch die Jungs vom MEC Limburg-Hadamar wurden mit ins Boot geholt. Die hatten schon eine H0e-Bahn, also eigentlich die falsche Spurweite, aber es musste eben schnell gehen. Wir haben dann den Haltepunkt Schadeck nachgebaut, mit dem Gasthaus, das daneben steht."

Achim Mannes hat mir viel zu erzählen aus seiner Heimat und schweift gleich einmal ab: „Dort, im Gasthof Zur grünen Au, gab es auch eine Tanzfläche. Mein Vater hat dort meine Mutter kennengelernt." Ich höre ihm gerne noch länger zu. Dann geht es wieder um die Eisenbahn. Gab es vorher gar keine Modellbahn? „Doch, ich hatte schon eine, aber das waren alles Fantasie-Anlagen. Ich habe noch eine weitere große Anlage im Keller, doch die hat wohl keine Zukunft und wird abgerissen. Ich habe meine Heimat bei der Kerkerbachbahn gefunden, kann man sagen."



Die Kerkerbachbahn leistete sich ab den 50er-Jahren auch einen eigenen Fuhrbetrieb. Dessen Fahrzeuge entstanden im Modell aus TT-Kesselwagen und günstigen Büssing-Lkw von Wiking.

Seit der Ausstellung eben in diesem Gasthof Zur Grünen Au hat sich eine Menge Material bei Mannes angesammelt: über 300 Bilder. Kontakte zu den alten Lokführern und anderen Personen, die mit der KB etwas zu tun hatten, wurden geknüpft. „Dann hat es ein bisschen gegoren in mir. Was machst du jetzt mit den ganzen Unterlagen? Ich war ja Modellbauer." So kam Mannes auf die Idee mit dem Sturzgerüst. Im Modellbahnladen folgte die Erkenntnis: „Ach guck mal, hier gibt es ja T-Träger, Leitern, Geländer, alles Mögliche kann man da kaufen. Also habe ich zugeschlagen. Das war recht teuer, aber ich hatte das Material nun zu Hause und konnte anfangen. Nur nach Bildern, halbwegs in den richti-

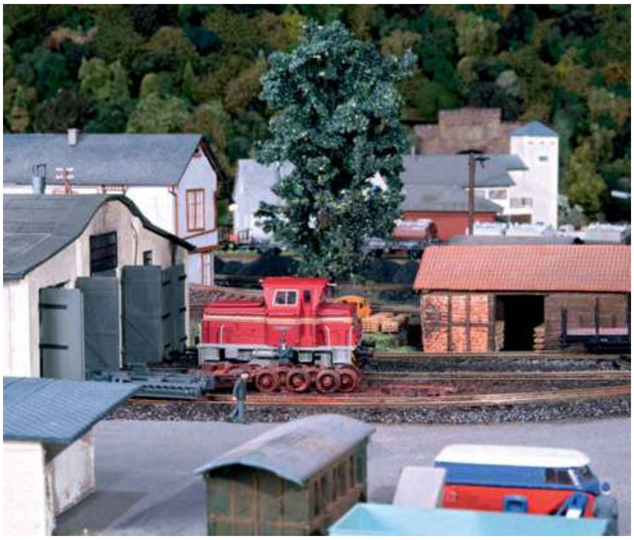


Die Anlage im Überblick: Ein Vergleich mit den Luftbildern auf den Seiten 34 und 36 drängt sich auf. Links schwenkt die regelspurige Lahntalbahn in Richtung Limburg ab.

gen Proportionen, musste ich das bauen, denn Pläne hatte ich noch nicht." Das fertige Sturzgerüst zeigte Mannes im MEC, und dort waren alle begeistert: „Damit hast du dein Gesellenstück gemacht. Kaufen kann jeder, aber das ist wirklich nach Vorbild entstanden." Der Nachbau wurde gleich zur nächsten Ausstellung mitgenommen. „Es ist aber immer wieder was abgebrochen. Ich habe die Füße wieder angeklebt, dann sind sie wieder abgeknickt. Das musste anders werden."

Das Gerüst sollte auf eine Platte. „Da baust du ein Diorama, dachte ich mir – nur die Rampe hoch, das Sturzgerüst, ein Gleis darunter. Na ja, nee, das war mir eigentlich zu wenig. Dann fing ich an, zu träumen. Das

Alle Gebäude auf der Anlage wurden dem konkreten Vorbild nachempfunden. Das gilt für die „Nassauischen Terrazo-Werke" im Hintergrund genauso wie für das Stellwerk, den Güterschuppen oder den als Farbenlager zweckentfremdeten alten Personenwagen ganz vorn im Bild.





Ein Blickfang auf der Anlage ist der in perfekter Weise von MEC-Mitglied Helmut Fink nachgebaute Lokschuppen. Davor steht das Verwaltungsgebäude. Auch die vier „Dummschwätzer" links am Kreisel haben ein konkretes Vorbild in Mitarbeitern der Kerkerbachbahn (KB).



hat drei Monate gedauert, und ich habe ziemlich viel Papier verbraucht, immer wieder neu entworfen. Auf einmal war ich

Monate der Planung vor dem Baubeginn

recht mutig, und schon war der ganze Bahnhof gezeichnet." Noch im Jahr 2010 hat Mannes die benötigten Platten im Baumarkt besorgt, bis 2012 intensiv gebaut. „Am Anfang war das technisch noch nicht so ausgereift, mit zwei Zügen auf der Lahntalbahn, die Fangen gespielt haben. Das war eher chaotisch." Doch mittlerweile ist die Anlage für den Ausstellungsbetrieb technisch ausgereift. Mannes hat schließlich Elektriker gelernt, im AW Limburg die klassische Ausbildung zum Lokführer begonnen. Heute arbeitet er bei DB Cargo im „Qualifizierungscenter" Frankfurt. „Ich mache Fahrzeugausbildung, weniger im Schulungsraum, sondern hauptsächlich auf der Lok: Fahren und Störungssuche. Nach der Grundausbildung auf 110 und 140 im Bw Frankfurt 1 kann ich heute eigentlich alles fahren. Ich hatte sogar die Gnade einer 103-Ausbildung. Vor drei Wochen kam nun die 193, der Vectron, dazu".

Zweifelsohne ein anspruchsvoller Beruf, doch auch die Modellbahn hat ihre Tücken, wenn es um die Umsetzung eines konkreten Vorbildes geht. „Alle Gebäude stehen genau nach Vorbild an der richtigen



Typisch für die Lahntalbahn waren die „Limburger Zigarren". Das Kato-Modell des ETA 176 wartet auf Gleis 3 auf die Weiterfahrt.





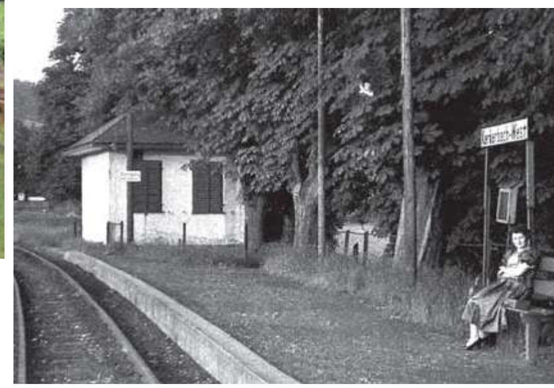
Aus Richtung Dehrn rollt ein Regelspur-Kalkzug mit Lok 17 ein. Die beiden Dieselloks rangieren auf Regel- und Schmalspur.

Stelle. Ich hatte ja die vielen Bilder als Quelle. Doch bei der ganzen Aufteilung der Anlage hat sich auch gezeigt, dass das ganz schön schwierig ist. Früher, als Fantasie-Modellbahner, konnte ich um Probleme einfach herumbauen. Beim Bahnhof Kerkerbach war ich aber gebunden. Die Umladehalle stand schräg vor dem Sturzgerüst, dahinter kam gleich das Stellwerk, dann der Güterschuppen. Das kann man

Kernstück und Keimzelle der Anlage ist das Sturzgerüst. Davor liegen die Umladehalle und der improvisierte Expressgutschuppen aus alten Güterwagenkästen.



Ein kleiner Haltepunkt reichte für den spärlichen Personenverkehr der Schmalspurbahn in Kerkerbach aus. Frau, Bank und Kastanienreihe wollte Achim Mannes gern komplett ins Modell übertragen. Das Züglein rollt in Richtung Westerwald davon.



alles ein bisschen schieben, aber in den Proportionen muss es stimmen. Das war das Schwierige bei dieser Anlage."

Wobei die Länge ja gestaucht ist, oder? „Ja, unbedingt. Ich habe ja entlang der Lahntalbahn auch im Modell Kilometersteine aufgestellt, aus Plastrukt-Profilen. In

„Ohne Verkürzung ist das kaum realisierbar"

den Original-DB-Plänen, die mir vorlagen, war ja ersichtlich, wo das Ausfahrsignal steht oder wo der Bahnübergang liegt. Danach habe ich die Steine verteilt und dann gemerkt: Auf die eigentlich ja 100 Meter zwischen den Steinen passt gerade mal ein unverkürzter Silberling. Die Längenverkürzung liegt also bei etwa 1:4. Aber auch so ist die Anlage schon fast fünf Meter lang." Fünf Teile sind es, jeweils 1,05 mal 1,6 Meter, das sorgt für wenige Schienenübergänge und wenige Schnittstellen. „Das Maß kam von meinem Auto", erklärt mir Achim Mannes. Auch zu seinen Modellen hat der Erbauer noch einiges zu erzählen: „Die Schmalspur-Dampfloks sind mehr oder weniger Fantasie-Produkte, die meinem gestalterischen Können entsprechen. Der Dreikuppler auf den Fotos war eigentlich die ‚Anna' von Fleischmann. Sie wurde längs durchgeschnitten und schmäler gemacht. Das Führerhaus wurde abgeschnitten, kürzer gemacht, der Kessel ebenfalls gekürzt. So ist aus einer wuchtigen H0-Lok ein kleines Lökchen geworden. Darunter habe ich ein Tillig-TT-Fahrwerk gesetzt. Sie ist aber gar nicht fahrfähig, ich stelle sie einfach nur hin. Sie entspricht der Lok 1 oder 2 der KB. Doch wenn jemand sagt, sie sei gar nicht vorbildgetreu, dann sage ich einfach: Das ist die Lok 11. Es gibt nämlich weder Fotos noch einen Bauplan von dieser Lokomotive."

Auch die Schmalspur-Selbstentladewagen entstanden im Selbstbau aus Pappe, U-Profilen und T-Trägern von Plastrukt. „Dazu kamen Bemo-Achsen und -Achslager. So entstand auch ein Dreiachser, der läuft aber nicht richtig, er sollte eher auf einem Abstellgleis stehen." Die kurzen Personenwagen entstanden aus Bemo-Modellen mit relativ wenig Aufwand: Sie wurden nur von acht auf sechs Fenster verkürzt. „Man muss auch irgendwann mal fertig werden", meint Achim Mannes abschließend.

Infos zur Kerkerbachbahn im Modell: www.mec-limburg-hadamar.de ☐ *abp*

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0/H0e-Ausstellungsanlage in Segmentbauweise in T-Form**
- **Größe:** 4,8 x 4,2 Meter
- **Erbauer:** Achim Mannes
- **Bauzeit:** Zwei bis drei Jahre
- **Epoche:** III b (1958 bis 1962)
- **Fahrbetrieb:** Analog, Blocksicherung
- **Gleismaterial:** Tillig
- **Rollendes Material H0m:** GK-Modellbau, Um- und Selbstbau.



Dem Dampfzug folgt ein Güterzug mit Selbstentladewagen. Das schöne Modell der KB-Lok 19 wurde einst von GK-Modellbau aufgelegt und ist heute allenfalls noch mit Glück zu finden.

mbs-sebnitz.de

modellbahnShop Sebnitz

TT H0 N Z 0

WEICHEN-ANTRIEBE



~~15,90 €~~ **12,90 €**

Art.-Nr. 121-MP1 - **MTB Model**
Motorischer Weichenantrieb MP1

- Mit ruhigem und langsamem Lauf
- Kleinformat 28×40 mm (Breite und Länge)
- Antrieb – Kleinmotor mit Planetengetriebe
- Elektromagnetischer Weichenantrieb mit Dreileiterschaltung
- Einfache Einstellung der Position des Hubschiebers
- 3 Einstellungen für Hubweg: 3,6,9 mm
- Inklusive Stelldraht



~~20,90 €~~ **16,90 €**

Art.-Nr. 121-MP5 - **MTB Model**
Erweiterter Motorischer Weichenantrieb MP5

- Mit optimiertem langsamen Lauf
- Kleinformat 30×42 mm (Breite und Länge)
- Antrieb – Kleinmotor mit Planetengetriebe
- Universaleinschaltung mit Ersatz für Elektromagnet oder motorischer Typen
- 4 Einstellungen für Hubweg: 3,6,9,12 mm
- Zwei Zusatzschalter statt nur einem mit 1 A
- Keine Schraubklemmen, sondern abnehmbare Stecker mit hochwertigen Klemmen
- Inklusive Stelldraht

NEU PIKO



Art.-Nr. 75-51820 - **PIKO** - **FORMNEUHEIT** -
H0 E-Lok BR 152 der DB, Ep.IV
(DC)

~~219,99 €~~ **197,99 €**

Art.-Nr. 75-51821 - **PIKO** - **FORMNEUHEIT** -
H0 E-Lok BR 152 der DB, Ep.IV
(AC, Digital)

~~249,99 €~~ **224,99 €**

NEU PIKO



Art.-Nr. 75-51822 - **PIKO** - **FORMNEUHEIT** -
H0 E-Lok E 52 der DB, Ep.III - FORMNEUHEIT
(DC, Digital, Sound)

~~319,99 €~~ **287,99 €**

Art.-Nr. 75-51823 - **PIKO** - **FORMNEUHEIT** -
H0 E-Lok E 52 der DB, Ep.III - FORMNEUHEIT
(AC, Digital, Sound)

~~339,99 €~~ **305,99 €**



Technische Details:

- Lichtwechsel rot/weiß
- mit Innenbeleuchtung
- Kurzkupplungskinematik
- mit Schwungmasse ausgestattet
- Digitale Schnittstelle nach NEM 658 (Decoder PluX22)
- Befahrbarer Mindesradius 358,0 mm
- Länge über Puffer 321,0 mm

Art.-Nr. 75-52721 zusätzlich:
- mit Decoder für Analog-u. Digitalbetrieb
- vorbereitet für Sound

Art.-Nr. 75-52722 zusätzlich:
- mit Decoder für Digitalbetrieb
- mit Sound ab Werk ausgerüstet

Art.-Nr. 75-52723 zusätzlich:
- mit Decoder für Digitalbetrieb
- mit Sound ab Werk ausgerüstet

NEU PIKO



Art.-Nr. 75-52720 - **PIKO** - **FORMNEUHEIT** -
H0 Schienenbus 798 + Steuerwagen 998.6 der DB, Ep.IV - FORMNEUHEIT (DC)

~~199,99 €~~ **179,99 €**

Art.-Nr. 75-52721 - **PIKO** - **FORMNEUHEIT** -
H0 Schienenbus 798 + Steuerwagen 998.6 der DB, Ep.IV - FORMNEUHEIT (AC, Digital)

~~229,99 €~~ **206,99 €**

Art.-Nr. 75-52722 - **PIKO** - **FORMNEUHEIT** -
H0 Schienenbus 798 + Steuerwagen 998.6 der DB, Ep.IV - FORMNEUHEIT
(DC, Digital, Sound)

~~299,99 €~~ **269,99 €**

Art.-Nr. 75-52723 - **PIKO** - **FORMNEUHEIT** -
H0 Schienenbus 798 + Steuerwagen 998.6 der DB, Ep.IV - FORMNEUHEIT
(AC, Digital, Sound)

~~309,99 €~~ **278,99 €**

Ab 50,- Warenwert liefern wir Ihnen die Ware innerhalb Deutschlands portofrei nach Hause.

Modellbahnshop Sebnitz | Versandhandel | Lange Straße 62 | 01855 Sebnitz | info@mbs-sebnitz.de
Tel.: 03 59 71-80 93 50 oder 80 50 9 | Fax: 03 59 71-80 45 8 | WhatsApp: 03 59 71-80 93 50

wir sind uns grün BDEF SMV gemeinsam für unser hobby

18. Stettener Modellbahntage

◗ Die jährliche Ausstellung Anfang Januar in Stetten ist bereits zu einer festen Einrichtung geworden. Bereits zum 18. Mal wird der MEC Stetten/Donau vom 6. bis 7. Januar 2018 die Modellbahntage im Gemeindezentrum (Rathausstraße 11, 78570 Mühlheim-Stetten) veranstalten. Die Öffnungszeiten: Samstag von 11 bis 18 und Sonntag von 10 bis 17 Uhr.

Alle Modellbahnfans werden mit nicht weniger als 15 liebevoll ausgestalteten Anlagen und Exponaten auf ihre Kosten kommen. Rund 20 Aussteller aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz sorgen für eine überaus abwechslungsreiche Veranstaltung. Ein absolutes Highlight ist die Anlage „Le Trevois" von Patrice Hamm aus Frankreich. Bei diesem herrlichen Schaustück einer verträumten elsässischen Kleinstadt entstanden alle Gebäude sowie das gesamte Umfeld im Eigenbau.

Auch die bekannten Modellbaukünstler Marcel Ackle aus der Schweiz und Dany Machi aus Frankreich werden mit von der Partie sein und Modellbau vom Feinsten präsentieren. Die Spur 0 wird durch eine große Amerika-Anlage von Christian Collet vertreten sein. Clubmitglied Jörg Hiller stellt zum ersten Mal seine Anlage „Dukemoor" nach englischen Motiven aus. Etwas nicht Alltägliches wird Thomas Schmid aus der Schweiz mit nach Stetten bringen: seine Anlage „Ile Va Où", die auf kleinstem Raum eine Goldmine auf einer Insel zeigt. Zahlreiche weitere Anlagen nach deutschen und amerikanischen Motiven sollen Lust auf die Modellbahn machen. Abgerundet wird die Ausstellung durch vielfältige Vorführungen zu verschiedenen Themen des Modellbaus, einen Modellbahnflohmarkt, eine große Tombola mit wertvollen Preisen, eine Spiel- und Bastelecke für unsere jungen Besucher und die Bewirtung mit Speisen und Getränken, insbesondere mit leckerem selbstgebackenem Kuchen.

Der MEC ist Mitglied im BDEF. Deswegen freut es ihn ganz besonders, dass an beiden Tagen ein Mitglied des BDEF-Vorstandes anwesend sein und Interessierte gerne über den Verband und dessen Leistungen beraten wird.
Infos: www.mec-stetten-donau.de.



Ein Highlight ist die H0-Anlage der Modellbahnfreunde Rödental mit einer Hauptstrecke, die am Rhein und der Mosel entlangläuft.



Wolfgang Stößer zeigt zum ersten Mal sein „Valle de Viñales", ein Tal in einem Nationalpark in der westlichsten Provinz Cubas.

FOTOS (2): MEC STETTEN

Gudrun Geiblinger in Friedrichshafen



FOTO: BDEF

Der BDEF-Vorsitzende Michael Krumm stellt Gudrun Geiblinger beim Modellbahn-Forum vor.

◗ Auf der „Faszination Modellbau" konnten die drei beteiligten Verbände BDEF, SVEA und VOEMEC mit ihrem gemeinsamen Stand hohe Besucherzahlen verzeichnen. Besonders gefragt war die österreichische Künstlerin Gudrun Geiblinger. Sie präsentierte nicht nur am Stand ihr Wirken und die wunderschönen Kunst- und Werbeloks, für die sie die Sujets entworfen hatte, sondern zog auch im Modellbahnforum mit launigen Vorträgen die Zuhörer in ihren Bann. Obendrein konnte jeder, der es wollte, handsignierte Kunstblätter der sympathischen Künstlerin erwerben, was reichlich Zuspruch fand.

Die BDEF-Vitrinen zeigten viele der inzwischen auch als Modell erhältlichen Loks mit Sonderbedruckung und lockten die Besucher ebenso an wie eigens gedruckte Plakate mit Motiven der Kunstloks. Auch das Junior College Europa zog wieder viele bastelfreudige und wissbegierige Kinder an und trug damit ein weiteres Mal zur Weitergabe des Modellbahnvirus bei. Ein Anziehungspunkt für noch jüngere Besucher war zweifellos auch die Platte mit den Baustein-Wagen von Märklin und den Lego-Teilen, auf der jeder nach Herzenslust phantasievolle Fahrzeuge zusammenbauen konnte.

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit sind, vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB, die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

16. „Modell+Bahn-Ausstellung Görlitz/Löbau“

Vom 12. bis 14. Januar 2018 wird Löbau wieder fest in der Hand von Modellbahn- und Modellbaufreunden sein. Alle zwei Jahre veranstaltet der „Görlitzer Modelleisenbahnverein e. V.“, Mitglied in der SMV und im BDEF, die Ausstellung in der Messehalle des „Messe- & Veranstaltungsparks Löbau“ und im unweit gelegenen Güterschuppen der Ostsächsischen Eisenbahnfreunde. Die Hobby-Schau ist die größte ihrer Art in der Oberlausitz und ein besonderes Erlebnis für Familien und Besucher aller Altersgruppen.

Im Bereich Modellbahn werden über 40 Aussteller ihre Anlagen zeigen. Mit dabei sind zum Beispiel der TT-Modellbahnverein Gotthardbahn aus Leipzig, eine Gartenbahn mit selbst gefertigten Fahrzeugen aus Holz und die Magdeburger Straßenbahnfreunde. Ein Schmuckstück werden die Modelleisenbahner der „West Side Lumber Modell-Railway“ aus Euskirchen in der Baugröße IIm zeigen. Auch die Winteranlage aus Cottbus sowie die Anlage des „MEC Dresden e. V.“ werden begeistern. Hagen von Ortloff wird seine Spur-S-Anlage vorführen, die nicht nur Kinderaugen strahlen lässt. Spaß und Bastelmöglichkeiten für den Nachwuchs wird auch die SMV anbieten, die vor Ort eine kleine Variante des Junior College Europa auf die Beine stellt.

Darüber hinaus werden noch weitere 30 Aussteller die Bereiche Flug-, Fahrzeug-, Schiffs- sowie Plastikmodellbau in und außerhalb der Halle präsentieren. Die Händler halten Neu- und Gebrauchtware, Ersatzteile, Elektronik und Werkzeuge bereit.

Die Ausstellung wird von 10 bis 18 Uhr geöffnet sein. Eintrittspreise: acht Euro für Erwachsene, drei Euro für Kinder und 18 Euro für Familien. Info: www.goerlitzer-mebv.de *Roland Skupin (SMV 024)*



Bisher konnten an drei Tagen bis zu 14 000 Besucher in Löbau begrüßt werden.



FOTOS (2): SMV 024

Die „West Side Lumber Modell-Railway“ brilliert mit hervorragenden US-Waldbahn-Modellen.

VORBILD

Fr 08.12.

- Nikolausfahrt für Kindergärten und Grundschulen, Traditionsbahn Radebeul, Am Alten Güterboden 4, 01445 Radebeul, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.

Fr 08.12. bis So 10.12.

- Nikolausfahrten zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle, Dampfbahn Fränkische Schweiz e.V., Postfach 1101, 91316 Ebermannstadt, Tel. (09194) 725175, www.dampfbahn.net.

Sa 09.12.

- Mit E18 von Leipzig nach Bamberg und Nürnberg, DB-Mobility-Logistics-AG, DB-Museum, Halle P, Berliner Str. 240, 06112 Halle (Saale), www.db-museum.de.
- Nikolausfahrt mit der Straßenbahn in Augsburg, Bayerisch-Schwäbische Museumsbahn e.V., Firnhaberstraße 22d, 86159 Augsburg, Tel. (0821) 50876053, www.bsm-augsburg.de.
- Sonderzug mit 01 150 ab Recklinghausen zum Weihnachtsmarkt Heidelberg, Eisenbahnfreunde Witten e.V., Bergerstr. 35, 58452 Witten, Tel. (02302) 1710399, www.efwitten.de.
- Familienfest zum Adler-Geburtstag im DB-Museum, DB-Mobility-Logistics-AG, Lessingstr. 6, 90443 Nürnberg, Tel. 0180 4442233, www.db-museum.de.
- Adventsfahrten der Traditionsbahn Radebeul, Am Alten Güterboden 4, 01445 Radebeul, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.
- Nikolausfahrten in der Oberlausitz, Ostsächsische Eisenbahnfreunde e.V. Bautzen, Maschinenhausstr. 2, 02708 Löbau, Tel. (03585) 219600, www.osef.de.
- Sonderzug zum Weihnachtsmarkt in Limburg, RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH, Siebengebirgsstr. 152, 53229 Bonn, Tel. (0228) 850340-0, www.rse-express.de.
- Elektrisch zum Weihnachtsmarkt nach Kiel, ab Recklinghausen, Westfalendampf, Tel. (02572) 1793, www.westfalendampf.de.
- Pendelfahrten zwischen Schleiz und Schönberg, Förderverein Wisentatalbahn e.V., Hauptstr. 6, 07919 Mühltroff, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
- Mit V160002 ab Osnabrück zum Weihnachtsmarkt Goslar, Osnabrücker Dampflokfreunde e.V., Zechenbahnhof Piesberg, Süberweg 60e 49090 Osnabrück-Pye, Tel. (0541) 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de.
- Nikolausfahrten mit V65, Museumsbahn-Bremerhaven-Bederkesa e.V., Bahnhofstr. 18, 27624 Bad Bederkesa, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.

Sa 09.12. und So 10.12.

- Nikolauszüge zwischen dem Bahnhof Wesel und der Hohen Mark, Historischer Schienenverkehr Wesel e.V., Postfach 100923, 46483 Wesel, Tel. (0281) 20617960, www.hsw-wesel.de.
- Dampffahrten im Advent, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
- Nikolausdampf im Selketal, Freundeskreis Selketalbahn e.V. (FKS), Otto-Franke-Str. 2, 06485 Quedlinburg, Tel. (039483) 80709, www.selketalbahn.de.
- Nikolausfahrten bei der Museumsbahn Schönheide, Am Fuchsstein 20a, 08304 Schönheide, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.
- Nikolausfahrten mit V100 ab Hattingen, Ruhrtalbahn, PF 0211, 58002 Hagen (Westf.), Tel. (0208) 309983010, www.ruhrtalbahn.de.
- Nikolaus, Schienenbus-Mitfahrten, Führungen im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Steinstraße 7, 64295 Darmstadt, Tel. (06151) 376401, www.museumsbahn.de.
- Adventsfahrten ab Blankenburg (Harz), Arbeitsgemeinschaft Rübelandbahn, Welfenstr. 6, 38889 Blankenburg (Harz), Tel. 0175 5966134, www.arbeitsgemeinschaft-ruebelandbahn.de.
- Nikolausfahrt mit Diesellok zwischen Amstetten und Oppingen, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Alb-Bähnle (Heinrich Biro), Droselweg 13, 73340 Amstetten, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
- Nikolausfahrten beim Pollo, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e.V., Lindenberg 7, 16928 Groß Pankow, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.

So 10.12.

- Nikolaustag im DB-Museum Koblenz, Schönbornslusterstraße 14, 56070 Koblenz, Tel. (0261) 396-1338, www.bswgruppekoblenz.de.
- Adventsfahrten mit Feldbahn und Draisinen im Güterbahnhof, Bahnstraße, 12 bis 16 Uhr, Tel. (01422) 54676, www.eisenbahnfreunde-uetersen.de.
- Weihnachtsmarkt am Erlebnisbahnhof Westerwald, Westerwälder Eisenbahnfreunde 44508 e.V., Langgasse 9a, 56472 Hof, Tel. (02661) 699, www.erlebnisbahnhof-westerwald.de.
- Nikolausfahrt ab dem Bahnhof Loburg, Dampfzug-Betriebs-Gemeinschaft e.V., Chausseestr. 4a, 39279 Loburg, Tel. (039245)2042, www.dbg-hildesheim.de.
- Schienenbus-Sonderfahrt zum Christkindles-Markt Augsburg, Förderverein Schienenbus e.V., Heubergstr. 21, 70806 Kornwestheim, Tel. (07154) 131830, www.foerderverein-schienenbus.de.
- Nikolaus-Express mit 78468 zwischen Gütersloh und Hövelhof, Eisenbahn-Tradition e.V., PF 1233, 49512 Lengerich, Tel. 0173 6205444, www.eisenbahn-tradition.de.
- Nikolausdampf am Tegernsee, Bayerischer Localbahn-Verein e.V., Am Wildzaun 11, 82041 Oberhaching, Tel. 0172 8330528, www.localbahn-verein.de.
- Schienenbus-Nikolausfahrt zum Haltepunkt Neuhausmühle, Passauer Eisenbahnfreunde, Haitzinger Str. 12, 94032 Passau, Tel. 0172 8910884, www.passauer-eisenbahn.de.
- Nikolausfahrten auf der Rodachtalbahn, Eisenbahnfreunde Rodachtalbahn e.V., Krögelsmühle 1, 96365 Nordhalben, Tel. (09267) 8130, www.rodachtalbahn.de.

Sa 16.12.

- Dampfsonderfahrt zur Bergparade in Schwarzenberg, EMBB e.V., Schönauer Straße 113, 04207 Leipzig, Tel. (0341) 96 82514, www.dampfbahnmuseum.de.
- Adventsdampf im Selketal, Freundeskreis Selketalbahn e.V., Otto-Franke-Straße 2, 06485 Quedlinburg, Tel. (039483) 80709, www.selketalbahn.de.
- Schienenbus-Sonderfahrt zur Badischen Weihnacht im Schloss Rastatt, Förderverein Schienenbus e.V., Heubergstr. 21, 70806 Kornwestheim. Tel. (07154) 131830, www.foerderverein-schienenbus.de.
- Pendelfahrten zwischen Schleiz und Schönberg, Förderverein Wisentatalbahn e.V., Hauptstr. 6, 07919 Mühltroff, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
- Nikolaus- und Lichterfahrt nach Schlettau, Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V., Schneeberger Straße 60, 08340 Schwarzenberg, Mittelstraße 6, 09113 Chemnitz, Tel. (0371) 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
- Marzipan-Express mit 78468 ab Hannover nach Lübeck, Eisenbahn-Nostalgiefahrten-Bebra, Von-Trott-zu-Solz-Straße 10, 36179 Bebra, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.
- Mit 01 519 ab Stuttgart zum Weihnachtsmarkt nach Konstanz, Ulmer Eisenbahnfreunde, Historischer-Dampfschnellzug e.V., Nürnberger Straße 151, 70374 Stuttgart, Tel. (0711) 1209705, www.uef-dampf.de.
- Mit 50 3648 von Chemnitz nach Schwarzenberg zur Bergparade, Sächsisches Eisenbahnmuseum, An der Dresdner Bahnlinie 130 c, 09131 Chemnitz, Tel. (0371) 92092848 www.sem-chemnitz.de.
- Mit einer V200 über die Röhrtalbahn nach Bonn zum Weihnachtsmarkt, VCD Kreisverband Hochsauerland e.V., Clemens-August-Straße 118, 59821 Arnsberg, Tel. (02931) 939351, www.vcd.org.

Sa 16.12 und So 17.12.

- Dampffahrten im Advent, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
- Bahnhofsweihnacht am Bahnhof Rennsteig, Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e.V., Am Rennsteig 3, 98711 Schmiedefeld, Tel. (036782) 70666, www.rennsteigbahn.de.

Sa 01.01.2018

- Neujahrsfahrt mit V36 ab Bad Nauheim nach Münzenberg, Tel. (06032) 9292-29, www.ef-wetterau.de.

Sa 13.01.2018

- Glühweinfahrt ab Treysa durch die Eifel und den Westerwald, mit Ellok 243 005 und Dampflok 58 311, Eisenbahnfreunde Treysa e.V., Tel. (06698) 9110441, www.eftreysa.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

- www.arsTECNICA.de/expo mit ROKAL-Museum in 53940 Losheim (Eifel), Prümer Straße 55, Di bis Fr 12 bis 18 Uhr, Sa und So 10 bis 18 Uhr.
- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, täglich 10 bis 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Vorführzeiten Di bis Sa: 11, 12, 14, 15, 16 Uhr, So und Feiertage: 12, 14, 15, 16, 17 Uhr, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 bis 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 bis 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
- www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.30, 16.30 Uhr, Sa/So 10.30, 13.30 und 15.30 Uhr.
- www.sambahn.de in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa 11 bis 17 Uhr.
- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz,

Kirchstr. 8, Sa und So 11 bis 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
● www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
● www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mittwoch u. Donnerstag 12 bis 17, Fr bis So 10 bis 17 Uhr, in den Ferien auch Montag und Dienstag 12 bis 17 Uhr.
● Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, freitags 12 bis 18 Uhr, samstags und sonntags sowie an Feiertagen: 10 bis 18 Uhr, Tel. 0172 3509035.
● Schwarzwaldbahn im Maßstab 1:87 in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 bis 18 Uhr, Tel. (07831) 966010, www.schwarzwald-modell-bahn.de
● www.lokland.de in 95152 Selbitz, geöffnet: So 10.12., So 17.12., So 26.12., Mi 27.12., Sa 06.01., So 07.01, So 14.01.,So 21.01.
● www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.
● www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, im Zeughaus/Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden ersten Sonntag im Monat von 14 bis 18 Uhr geöffnet.
● www.modellbahnzentrum.com in 79859 Schluchsee-Blasiwald, Eisenbreche 4, regelmäßig geöffnet.
● www.modellbahnwelt-odenwald.de, 64658 Fürth, Krumbacher Str. 37, Do bis So, 11 bis 18 Uhr, Zielbahnhof Fürth (Odenwald).

Bis Fr 05.01.2018

● Ausstellung in 89250 Senden, Möbelhaus Inhofer, Ulmer Str. 50, Tel. (07307) 850, geöffnet: Mo bis Sa 9.30 bis 19.30 Uhr, www.inhofer.de, www.modellbahn-ag-vovo.jimdo.de.

Sa 09.12 und So 10.12.

● Ausstellung in 99423 Weimar, Autohaus Zentral, Ettersburger Straße 23, 10 bis 17 Uhr, Tel. Jens Nitschke: (03643) 403446, www.tt-modellbahn-weimar.de.
● Ausstellung in 51469 Bergisch Gladbach, Mülheimer Str. 180, jew. 10 bis 17 Uhr, Tel. 0152 29576564, www.ecgl.de.
● Ausstellung in 93437 Furth im Wald, Georgsaal, Schloßplatz, Sa 15 bis 21 Uhr, So 14 bis 18 Uhr, Tel. 0171 8704798, www.mes-furthim-wald.de.
● Ausstellung in 67823 Obermorschel, Vereinsheim in der Luitpoldstraße 4, jew. 10 bis 18 Uhr, Tel. (06362) 30331, www. mbf-obermorschel.de.
● Ausstellung in 63825 Schöllkrippen, Bushalle am Bahnhof, Sa 14 bis 19 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.
● Ausstellung in 98617 Meiningen, Schlossplatz 5, 13 bis 17 Uhr, Tel. (03693) 470819.

So 10.12.

● 39. Dinkelsbühler Modellbahnbörse in 91550 Dinkelsbühl, 10 bis 16 Uhr, Tel. (09856) 9219846, www.med-dinkelsbuehl.de.
● Tag der offenen Türe und Adventsfahrtag in 59555 Lippstadt, Vereinshaus LEF, Soesttor 42, von 10 bis 17 Uhr, Tel. (02941) 79062, Mi ab 18.30 Uhr, www.lef1984.de.

So 10.12. und So 17.12.

● Ausstellung in 70569 Stuttgart-Vaihingen, S-Bahn Station Universität, jeweils 10 bis 18 Uhr Modelleisenbahnclub Stuttgart e.V., Tel. (0711) 5301853, www.mec-stuttgart.de.

Fr 15.12. bis So 17.12.

● Ausstellung in 06108 Halle (Saale) im Stadthaus, Fr 13 bis 19 Uhr, Sa/So 10 bis 19 Uhr, Tel. 0176 18989289, www.die-tt-bahn.de.

Sa 16.12.

● Tag der offenen Tür, Adventsfahrtag in 41236 Mönchengladbach, Endepohlstraße 3, 10 bis 17 Uhr, Tel. (02166) 33925, www.lgb-rheinsieg.de.

Sa 16.12. und So 17.12.

● Fahrtag zum 3. Advent in 26388 Wilhelmshaven, Flutstraße 206, 11 bis 18 Uhr, Tel. (04421) 965256, www.eisenbahnfreunde-friesland.de.
● Modellbahnvorführung in 24113 Kiel, Pestalozzistr 79, Sa 13 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr Modelleisenbahnclub Kiel e.V., Tel. (04317165155), www.mec-kiel.de.

So 17.12.

● Adventsausstellung in 65558 Holzheim, im Clubheim, Mühlstraße 1, 10 bis 16 Uhr, Tel. (064825732, www.mec-limburg-hadamar.de.

Fr 05.01. und Sa 06.01.

● Modellbahntage in 70825 Korntal, Musikschule, Johannes-Daur-Straße 6, 11 bis 18 Uhr, Tel. (0711) 837283, www.imo-korntal.de.

Sa 06.01.

● Eisenbahntage in 75180 Pforzheim-Weißenstein, Belremstraße 70, 11 bis 18 Uhr, Tel. (07231) 767969, www. eisenbahnfreunde-pforzheim.de.

Sa 06.01. und So 07.01.

● 18. Stettener Modellbahntage, Gemeindezentrum in 78570 Stetten an der Donau, Rathausstraße 11, Sa 11 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. (07463) 1739, www.mec-stetten-donau.de.
● Modellbahnausstellung in 71522 BK-Heiningen, Tübinger Straße 25, 10 bis 16 Uhr, Tel. (07195) 580418.
● Modellbahnvorführung in 24113 Kiel, Pestalozzistr 79, Sa 13 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr Modelleisenbahnclub Kiel e.V., Tel. (04317165155), www.mec-kiel.de.
● Ausstellung in 72800 Eningen unter Achalm, 5.Tag der langen Gleise im H3-Zentrum, Arbachtalstraße 6, Sa 11 bis 18 Uhr, So 11 bis 16 Uhr, Tel. (07071) 51657, www.mist72.de.

Sa 06.01, So 07.01, So 14.01.

● Ausstellung in 86356 Neusäß, Bahnhof Westheim, Hindenburgstraße 4, 10 bis 17 Uhr, Tel. (089) 801124.

Sa 06.01. und So 14.01.

● Tag der offenen Tür in 13347 Berlin, Seestraße 83, 11 bis 17 Uhr, Tel. (030) 40035618, www.modellbahnpsb24.de.

So 07.01.

● Ausstellung in 63825 Schöllkrippen, im Vereinsheim, Am Sportgelände 5, 10 bis 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.

Sa 13.01.

● Modellbahn-Börse in 67245 Lambsheim, Sporthalle des TV1864/04, Weisenheimer Straße 56, 10.30 bis 16 Uhr, Tel. (06233) 353-8039, www.mef-frankenthal.de.

Sa 13.01. und So 14.01.

● Ausstellung in 09355 Gersdorf, Hauptstraße 193, jeweils 10 bis 18 Uhr, Tel.(037203) 7529.

Ankündigungen in dieser Rubrik können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29.

MÄRKLIN ▶ THEODOR FRIEDRICH WILHELM MÄRKLIN ZUM GEBURTSTAG



Ohne reales Vorbild muss der Geburtstags-Vectron auskommen. Statt der Loknummer sind Lebensdaten aufgedruckt.

Vor 200 Jahren, am 2. April 1817, erblickte Theodor Friedrich Wilhelm Märklin das Licht der Welt. Die Göppinger nahmen den runden Geburtstag ihres Gründervaters zum Anlass, eine Sonderauflage ihres Vectron-Modells in H0 aufzulegen und aufwendig zu bedrucken. Auf 1817 Stück limitiert, dürfte die Edition ihre (Erst-)Besitzer bereits weitgehend erreicht haben, die Nachfrage war und ist sehr hoch.

Das Modell wird in einer großen Packung samt Kunststoff-Vitrine, Begleitbuch und Zertifikat geliefert.

Wer mit dem Modell trotzdem fahren will, dem stehen dank mfx-Decoder 14 Digitalfunktionen zur Verfügung. Trotz der Einstufung als Einsteigermodell ist der H0-Vectron gut detailliert. Lackierung und Bedruckung sind tadellos ausgefallen. Einzig die vereinfachten Stromabnehmer trüben das gelungene Bild.

Bestellnr.: 36187; Preis: 249,99 €

RIETZE ▶ NAHVERKEHR AUS THÜRINGEN, BADEN-WÜRTTEMBERG UND BAYERN FÜR H0



Nur als Standmodell dient die Siemens-Combino-Straßenbahn mit Werbung für „Echten Nordhäuser".

Aus den vielen Farb- und Beschriftungsvarianten, die monatlich die Fertigungsstätten in Altdorf bei Nürnberg verlassen, haben wir solche aus drei Bundesländern ausgewählt. Ganz im Norden Thüringens betreibt die Nordhäuser Straßenbahn ein kleines Netz mit modernen Fahrzeugen wie dem Einrichtungs-Combino von Siemens mit der Nummer 101, der aus Düsseldorf übernommen wurde. Auch in Nürnberg sind die weit verbreiteten polnischen Solaris-Busse unterwegs. An die frühen 70er-Jahren erinnert der MB-O 305 als einer der Standard-Linienbusse der ersten Generation. Das aktuelle Rietze-Modell entstammt der „Bahn-Edition". Die Digital-Bedruckung aller Modelle weist bei näherem Hinsehen einige Schwächen auf. Den beiden Bus-Modellen liegen Rückspiegel und Scheibenwischer zum Zurüsten (mit ganz wenig Sekundenkleber) bei.

Combino: STRA 01022; Preis: 79,90 €
Solaris: 73116; Preis: 35,90 €
MB O 305: 74310; Preis: 30,90 €



Für die VAG Nürnberg steht der Solaris Urbino 18 in der Version von 2012 im Einsatz. Der Faltenbalg ist beweglich.



Im Auftrag der Stadtwerke Heilbronn fährt dieser MB-O 305 der DB nach Sontheim Ost. Dies sagt jedenfalls die Modell-Beschriftung.

MINITRIX ▶ SCHWENKDACH UND BIER FÜR N

Die sehr gut gelungenen N-Modelle des Schwenkdachwagens wurden von Minitrix in einer neuen Sonderserie für MHI-Fachhändler aufgelegt. Entsprechend der Epoche III sind die drei hochdetaillierten Modelle als Ktmmvs 96 mit jeweils unterschiedlichen Betriebsnummern beschriftet. Als Ladegut unter dem dünn ausgeformten und beweglichen Dach dient feinster Quarzsand. In die Epoche I gehören die vier Bierwagen der K.Bay.Sts.B., welche mit den Werbe-Beschriftungen für vier Münchner Brauereien versehen sind. Nur eine davon existiert heute noch mit gleichlautendem Namen. Die winzigen Modelle zeigen feine Speichenräder, ein zierliches Bremsgestänge und filigrane Aufstiegsleitern. Sie sind mit Kurzkupplungskulissen ausgestattet.

Ktmmvs 69: 15804; Preis: 99,99 €
Bierwagen: 15678; Preis: 129,99 €



Für vier Münchener Brauereien fahren die niedlichen N-Kühlwagen.



Für die Epoche III wurden die Schwenkdachwagen aufgelegt.

ROCO ▶ REIHE 20 DER SNCB/NMBS FÜR H0

Als erste belgische Lok mit Thyristor-Steuerung machte die Reihe 20 in den 70er-Jahren aufgrund vieler Ausfälle zunächst negative Schlagzeilen. Später lief der Betrieb mit den schweren Sechsachsern vor Reise- und Güterzügen dann rund. Roco legt nun eine neue Beschriftungsvariante des Klassikers entsprechend der letzten Einsatzjahre auf, die auch mit Digitalsound zu haben ist. Leider beschränkt sich der Hörgenuss auf nur acht Funktionen, eine Bahnhofsansage fehlt zum Beispiel. Fahreigenschaften und Detaillierung sind tadellos. ***Bestellnummer: 73469; Preis: 249 €***



MINITRAINS ▶ DECAUVILLE-PROGRES FÜR H0e



Bei Minitrains sind als Neuheit drei Varianten der Decauville-Progres-Dampfloks erhältlich, alle haben noch existierende Vorbilder: Das grüne Exemplar (Best.-Nr. 1081) fährt als Nr. 7 beim Frankfurter Feldbahnmuseum, die rote Maschine (1082) ist als No. 2 auf der Waldbahn in Abreschviller im Einsatz und ganz in Schwarz steht eine Lok im Eisenbahnmuseum Froissy (1083). Die Modelle der für die französische Heeresfeldbahn gebauten C-Kuppler sind ab Lager verfügbar und für 149,90 Euro zu haben.
Info: www.minitrains.eu

TILLIG ▶ NEUHEITEN FÜR H0, H0m UND TT

Über schöne Farbbilder aus dem AW Limburg im Internet dokumentiert ist ein seltener, komplett ozeanblau lackierter Postmr-a/26 der Bauserie 1976 mit Steildach und der Post-Nummer 67144. Tillig hat das Vorbild in Form eines überarbeiteten Modells von Sachsenmodelle umgesetzt, wobei hinsichtlich der Beschriftung im Detail einige Abweichungen auffallen. Das Modell besitzt nun Kurzkupplungskulissen. Einige Schwächen wie die zu massiven Trittstufen an den Wagenenden und die zu breiten Fensterrahmen konnte man aber nicht beseitigen. Die notwendige Zurüstung der Drehgestelle ist auf dem beiliegenden losen Zettel nur teilweise beschrieben.



Ein attraktiver Einzelgänger ist der komplett ozeanblaue Postwagen.

Post mr-a: 74890; Preis: 49,90 €
H0m-Set: 15921; Preis: 75,50 €
TT-Eas 3er-Set: 1770; Preis: 128,90 €



Für H0m kommen zwei offene Güterwagenvarianten der Epoche III.



Im Dreier-Set und mit Modell-Braunkohle beladen werden die neuen TT-Modelle des Eas [5948] der DR angeboten.

MODELLBAHN UNION ▶ DUISBURG FÜR N

Drei neue Varianten des „Duisburg" sind von Modellbahn Union im Vertrieb von DM-Toys erhältlich. Die Modelle werden jeweils im Zweier-Set mit unterschiedlichen Betriebsnummern angeboten. Ein Set entsprechend der frühen Epoche III mit DR-Beschiftung der „Brit-US-Zone" (Bild oben), eine Packung der Epoche IV mit Beschriftung als E031 der DB und ein Set mit zwei grau lackierten Epoche-IV-Wagen der luxemburgischen CFL. Die sehr gut detaillierten und mit Kurzkupplung ausgestatteten Modelle eines der meistgebauten offenen Güterwagen der Bundesbahn wurden ausführlich bereits im MEB 6/2017 besprochen.

DR-Ommu: G1002; Preis: 49.99 €
CFL-Omm37: G1004; Preis: 49.99 €





BUSCH ▶ BAUZUGWAGEN FÜR TT, FAMULUS-TRAKTOR FÜR N UND GOLIATH FÜR H0


Zuwachs für das Bw-Nebengleis: Der zum Aufenthaltswagen umgebaute MCi und ein Gerätewagen.


Winzig und detailreich in Spur N.

Vorbildgerecht auf dem gleichen Fahrgestell laufen die beiden neuen Bauzugwagen für TT, der aus einem Behelfspersonenwagen umgebaute Aufenthaltswagen und der aus einem „Dresden" entstandene Gerätewagen. Beide Modelle sind gemäß Anschriften in Zwickau Hbf beheimatet. Am ex-MCi gefallen besonders die feinen Bühnengeländer und die angesetzten Lüfter. Für N gibt es einen neuen Mehlhose-Traktor.
ex-MCi TT: 34002; Preis: 35,99 €
ex-Leipzig TT: 32101; Preis: 34,99 €
Famulus N.: 211 006707; Preis: 8,99 €
Goliath: 94123; Preis: 22,99 €


Neue Form- und Farbvarianten sind von den DreiKa-Modellen des Goliath Express für H0 zu haben, darunter diese Feuerwehr.

TE ▶ STADTHÄUSER UND SCHIERKE

Die Modellbahnwerkstatt/TE-Modelle erweitert die Serie von Lasercut-Gebäudebausätzen rund um das Thema Harz. Als weiterer Bahnhof ist nun „Schierke" erhältlich, das H0-Modell ist 375 Millimeter lang. Außerdem wird eine schöne Serie von Altstadthäusern aus Wernigerode aufgelegt.
Schierke: 1810; Preis: 119,90 €
Altstadthäuser: 1920/30/40; Preis: 39,90/49,90 €



Zwei- und dreistöckige Stadthäuser.



Der H0-Bahnhof „Schierke" im Harz.

VIESSMANN ▶ ZIMMERLAMPEN FÜR H0



Als Hängelampe zur Deckenmontage sowie als Stehlampe werden zwei neue LED-Leuchten angeboten. Die Lampenschirme haben einen Durchmesser von 4,6 Millimetern. Die Stehlampe mit einer Höhe von 18 Millimetern eignet sich als schöner Blickfang in einem nächtlich beleuchteten H0-Gebäude.
Zimmerleuchte: 6171; Preis: 7,90 €;
Stehleuchte: 6172; Preis: 9,90 €

WIKING ▶ FEUERWEHREN ALT UND NEU



Jahrzehnte liegen zwischen den Bauzeiten des Magirus-Rundhaubers als LF16 und dem Rosenbauer-B32 mit Hubrettungsbühne. Dessen massiver Teleskopausleger mit seitlicher Leiter ist samt dem filigranen Rettungskorb auch im Modell komplett beweglich und lässt sich auf 27 Zentimeter Höhe ausfahren.
Magirus-LF16: 0863 99; Preis: 21,49 €; Rosenbauer: 0628 46; Preis: 36,90 €

ANDREAS NOTHAFT ▶ H0-BESCHRIFTUNG

Ganz aktuell ist eine Beschriftung im Sortiment von Andreas Nothaft. Etwas umstritten war die Aktion der SBB Cargo International mit der Beklebung der MRCE-189 290 mit den Schriftzügen „Rastattless" bzw. „AusgeRastatt". Der zweite Zug nach Aufhebung der Streckensperrung im Rheintal war mit dieser Lok bespannt. Info: www.modellbahndecals.de



JÜBE-MODELLE ▶ DR-V 60 FÜR SPUR 0

In Handarbeit und Kleinserie entsteht bei Jürgen Berghäuser aus Annaberg-Buchholz die Rangierdiesellokomotive der Baureihe 106 (V 60) der Deutschen Reichsbahn im Maßstab 1:32. Die ersten Fertigmodelle werden Ende 2017 zur Auslieferung kommen. Sie entstehen nur nach Auftrag, die Bearbeitungszeit beträgt zirka 90 Tage. Das Fahrwerk wird aus Messing gefertigt, das Gehäuse aus Gießharz. Ein Glockenankermotor treibt alle Radsätze (nach NEM) an. Ein Uhlenbrock-Decoder sorgt für ausgeglichene Fahreigenschaften, die digitale Geräuschkulisse und steuert die LED-Beleuchtung an. Die Farbgebung entspricht der DR-Ausführung vor 1990, die Beschriftung wird nach Kundenwunsch ausgeführt.
Info: www.juebe-modelle.de



US-CORNER

Im US-Pkw-Sortiment von Busch sind zwei interessante neue Varianten lieferbar: Den 59er-Cadillac Eldorado gibt es nun in Metallic-Grün (Art.-Nr.: 45119) und auch der 57er-Chevy Bel Air ist in mehreren Metallic-Farbtönen lieferbar (Art.-Nr.: 45045).

Diesen Monat stellen wir einige neue Hopper-Varianten in unterschiedlichen Qualitäten und Spurweiten vor: Neu im preiswerten Roundhouse-Sortiment des US-Herstellers Athearn ist ein 34'-2-Bay-Offset-Hopper-Set (Art.-Nr.: 70259) der Bahngesellschaft Northern Pacific (NP) mit Kohlebeladung. Das ordentlich produzierte Viererset ist auch in den Farben anderer Bahngesellschaften erhältlich. Im „Ready-to-Roll"-Programm ist ein fein detaillierter und sauber bedruckter 40'-Offset-Ballast-Hopper der Milwaukee Road zu haben, der auch in Vierersets angeboten wird (Art.-Nr.: 14521). Die N-Bahner können einen sehr schönen Covered Hopper der Illinois Central Gulf erwerben (Art.-Nr.: 28312).

Im Lkw-Programm von Kato ist eine Volvo-Zugmaschine im US-Stil mit einem Containerauflieger erhältlich. Das sauber detaillierte Modell hat die Bestellnummer 31-617.



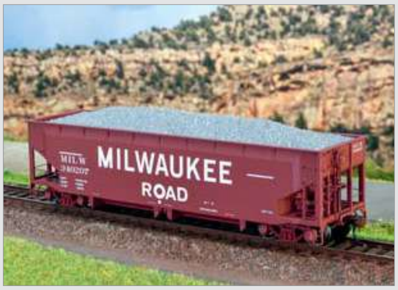
Nun sind diese beiden US-Klassiker auch im Metallic-Lack erhältlich.



Für knapp 100 Euro erhält man bei Roundhouse vier ordentliche Schüttgutwaggons.



Eine spannende Bahngesellschaft war die Illinois Central Gulf, die bis 1998 existierte.



Für diesen H0-Hopper mit Schotterbeladung sind rund 35 Euro fällig.



Volvo baut für den US-Markt typische Zugmaschinen mit Haube und riesiger Fahrerkabine.

FOTOS (5): RAINER ALBRECHT

25. IG-TRIX-EXPRESS-TREFFEN IN SCHWERTE

Jubiläumsstimmung am Dreischienengleis

☐ Bekanntlich ist längst nicht alles Gold, was glänzt, doch bei diesem betagten Trix-Express-Modell mit seinen ausschwenkbaren Pufferbohlen trügt der goldene Glanz nicht: „Die Galvanik macht´s möglich“, lächelt IG-Mitglied Wolfgang Tesch. Kein Wunder, dass sein Lieblingsmodell beim 25. IG-Trix-Express-Treffen am 5. November 2017 viele bewundernde Blicke auf sich zieht!



Die Galvanik macht´s möglich: Die goldene V 200 zog bewundernde Blicke auf sich.



FOTOS (2): KARLHEINZ HAUCKE

Auch im Foyer nutzten die Fans die Chance, sich mit Modellen und Zubehör zu versorgen.

Einige hundert Aussteller und Dreischienengleis-Fans füllen an diesem Sonntag Saal und Foyer der alten Rohrmeisterei in Schwerte, nutzen die Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch, zu Kauf und Verkauf, begutachten Ausstellungsobjekte und genießen den Fahrbetrieb, sogar den auf Vorkriegs-Bakelitgleisen der Wechselstrom-Ära des H0-Pioniers aus Nürnberg. Interessierte Kinder und Jugendliche senken das Durchschnittsalter des Publikums nicht unbeträchtlich. Das lässt für die Zukunft hoffen! „Das Dreischienengleis mit dem Zweizugbetrieb finde ich cool“, erzählt der 13-jährige Simon vom Niederrhein, vermisst aber „mehr aktuelle Modelle“. Viertklässler Alex aus Dortmund verrät: „Ich baue auch noch gerne mit Lego“, um dann mit erwartungsfrohem Blick auf eine ihre Bahn ziehende Großdiesellok hinzuzusetzen: „Aber bald ist ja Weihnachten!“ *Karlheinz Haucke*

GÜTZOLD

Übernahme durch „fischer-modell GmbH“

☐ Die Firma „fischer-modell GmbH“ aus Lüchow hat am 4. Oktober 2017 Teile der insolventen Firma „Gützold Modellbau GmbH i.I.“ übernommen. Damit konnten fast alle der 20 Arbeitsplätze in Zwickau gesichert werden können. Die Firma „fischer-modell“ bringt viel Know-now im Bereich der Konstruktion und Elektronikentwicklung mit, so dass auch in Zukunft weiterhin Modelle auf höchstem optischen und technischen Niveau bei Gützold hergestellt werden können. Auch eine Formneuheit rückt wieder in greifbare Nähe.

Sebastian Fischer erläuterte uns die Übernahme: „Die Geschichte der Zusammenarbeit zwischen „fischer-modell“ und Gützold begann vor knapp eineinhalb Jahren. Gützold-Geschäftsführer Stefan Kühn sprach uns an, ob wir die Elektronikentwicklung und -fertigung für die 65 in TT übernehmen könnten. In der langen Entwicklungsphase unserer TT-41 hatten wir viel Wisssen in diesem Bereich aufgebaut, welches wir dann umsetzen konnten. Der integrierte Pufferspeicher verhalf dem Modell zu bestem Fahrverhalten und auch die Soundintegration gelang hervorragend. Weitere gemeinsame und erfolgreiche Projekte waren die DR-V 200 und die 52.80 in H0. Diese enge Zusammenarbeit ermutigte uns schließlich zum großen Schritt der Übernahme der Vermögenswerte und Rechte der Firma Gützold. Deren hochwertige Modelle bilden eine gute Basis für zukünftige Modelle im Rahmen eines Baukastensystems und ermöglichen uns, die wir in Spur TT beheimatet sind, einen Einstieg in den H0-Markt. Wir vertrauen weiterhin auf „made in Germany“ und wollen auch zukünftig optisch und technisch hochwertige Modelle unter dem Markennamen Gützold herstellen und vertreiben sowie den Kunden einen schnellen und kompetenten Service im Reparaturfall bieten. Die Marke Gützold bleibt also vollständig erhalten, jedoch als Teil der „fischer-modell GmbH“. Als nächstes werden weitere Soundvarianten der 52.80 ausgeliefert, anschließend die Modelle der 155/250 mit überarbeiteter Elektronik. Dann folgen weitere Varianten der 03.10 mit neuentwickelter Technik.“



Die ersten Produktionsmuster der E52 von Fleischmann sind eingetroffen. Wir testen im MEB 02/18.

FLEISCHMANN - ROCO - PIKO

Neu • Neu • Neu

☐ Kurz vor Weihnachten wurden bei Fleischmann über Jahrzehnte hinweg die wichtigsten Jahresneuheiten ausgeliefert. Als Modellbahner drückte man sich dann jährlich die Nase am kalten Schaufenster platt. Auch die Auslieferung der neuen E52 in H0 fällt nun in diese Zeit, nur liegt die erste Ankündigung als Neuheit schon Jahre zurück. Angesichts des schon ausgelieferten Konkurrenzmodells von Piko sind höchste Ansprüche zu erfüllen. Wir berichten darüber voraussichtlich im MEB 2/2018.

Ebenfalls bittere Konkurrenz herrscht, was die Vorstellung, Produktion und Auslieferung der ÖBB-Reihe 1041 angeht. Zeitgleich mit der Ankündigung durch Roco auf der Modellbaumesse in Wien stellte Piko der Presse am gleichen Ort bereits ein erstes Muster vor. Die Sonneberger werden aller Voraussicht nach auch als Erste ausliefern, bereits im Januar 2018. Roco kündigt seine Modelle für Mitte Mai 2018 an. Als Überraschung für den Schweizer Markt gilt Pikos Neukonstruktion der Ae4/7, die als schon fertiggestelltes Modell im schweizerischen Koblenz in Zusammenarbeit mit dem Importeur Arwico präsentiert wurde. Als Piko-Neuheiten wurden dort auch der RBe 4/4 samt den passenden EW 1-Wagen gezeigt.



FOTO: MANFRED MERZ

Nicht nur die Schweizer freuen sich über eine neue Ae 4/7.



FOTO: WERK

Die ÖBB-1041 kommt leider als Doppel-Neukonstruktion von Piko (Bild) und Roco. Ob der Markt das hergibt?

HEERHUGOWAARD

Modellbahn-Walhalla in den Niederlanden

☐ Am 11. November 2017 wurde im niederländischen Heerhugowaard das Modellbahn-Fachgeschäft Huider eröffnet, das als größtes des Landes und vielleicht auch Europas gilt. Im Erdgeschoss befindet sich der Modellbahnladen im Supermarkt-Ausmaß mit allen denkbaren Marken im Angebot. Im Obergeschoss liegt ein großer Ausstellungraum, in dem am Eröffnungstag mehrere Modulanlagen von regionalen Vereinen präsentiert wurden. Künftig wird hier die Anlage von Geschäftsinhaber Ernst Huider wieder aufgebaut, die in seinem alten Laden in der Nähe des Bahnhofs an der Decke hing. Heerhugowaard befindet sich unweit des von deutschen Touristen stark frequentierten Küstenstreifens Nordhol.



FOTO: REIN KORTHOF

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Bernd Keidel (ke), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Rainer Albrecht, Jörg Chocholaty, Sven Heinemann, Achim Mannes, André Marks, Michael Siemens, Armin Schmutz, Bernhard Willen, Frank Zarges

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150, bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152, Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154, Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 29, ab 1.1.2017,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst), (08141) 53481-103
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Sandra Corvin, (Bestellservice, (08141) 53481-0

SEKRETARIAT
Claudia Klausnitzer, Sandra Witschel

ABONNENTEN-SERVICE
FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funke-zeitschriften.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 5,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 64,60 €
Großes Abonnement 81,20 €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 75,80 €;
Großes Abonnement 89,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

OFFIZIELLES VERBANDSORGAN
des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V. (BDEF) und der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung e. V. (SMV)

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: ROLF METZELER

DIE TURBOSTRECKE

Mit dem aktuellen Fahrplanwechsel rücken Berlin und München zeitlich enger zusammen. Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 8 ist endlich abgeschlossen.



FOTO: ANDREAS BAUER-PORTNER

LUDMILLA VON PIKO

Da kommt etwas Großes auf uns zu: Pikos neukonstruierte Baureihe 132 erreichte bereits die Redaktion und wird nun ausführlich getestet.

AUSSERDEM

Frisch und klar

Am Streckenrand waren und sind noch immer zahlreiche prägende Details zu erkennen. Dazu zählen Wasserpumpen.

Verkleidete IV K

Die Jöhstädter 99 590 fuhr ein Dampf-Wochenende lang als 99 557 in der Prignitz.

Faller-Häuschen

Thonis van der Weel zeigt: Auch aus einem unscheinbaren älteren Bausatz kann ein sehr ansprechendes Modell entstehen.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Unser Februar-Heft erscheint am

10. Januar

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch



FOTO: FRANK ZARGES

MIT MÄRKLIN DURCHS SAARLAND

Nach Motiven aus ihrer Heimat haben die Modellbahnfreunde Bliesen eine beeindruckende Segmentanlage gestaltet.

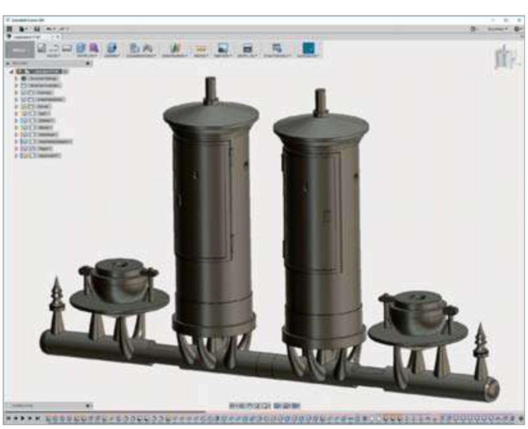


FOTO: ELVIS MÜLLER

FRISCH AUS DEM DRUCKER

Die Qualität der gedruckten Teile wird immer besser. Elvis Müller berichtet über seine 3D-Erfahrungen.



FOTO: HELMUT RÖTH

UNTERWEGS MIT HELMUT RÖTH

In den letzten 60 Jahren hat sich die Bahnlandschaft in Deutschlands Südwesten mehr verändert, als man sich vorstellen kann.